UNIVERSITY OF ILLINOIS
LIBRARY

BOOK 385
CLASS P58t
VOLUME 4

TRAITÉ

DES

CHEMINS DE FER

TOME QUATRIÈME

POITIERS, IMPRIMERIE BLAIS, ROY ET Cie.

TRAITÉ

DES

CHEMINS DE FER

ÉCONOMIE POLITIQUE — COMMERCE — FINANCES
ADMINISTRATION — DROIT
ÉTUDES COMPARÉES SUR LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS

PAR

ALFRED PICARD

Président de la Section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie au Conseil d'État

---

TOME QUATRIÈME

EXPLOITATION COMMERCIALE

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES — RÉGIME DES EMBRANCHEMENTS
OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES POUR LES SERVICES PUBLICS
RECETTES DE L'EXPLOITATION

PARIS
J. ROTHSCHILD, EDITEUR
13, RUE DES SAINTS-PÈRES, 13

1887

Droits réservés

385
P58t
v.4

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

GÉNÉRALITÉS SUR LES TARIFS

CHAPITRE PREMIER. — CLASSIFICATION ET DÉFINITION DES TARIFS. — DISTANCES D'APPLICATION.

Pages.

1. *Tarif légal*..... 3
2. *Division en droit de péage et prix de transport*..... 4
3. *Classification des tarifs au point de vue des conditions d'application*... 4
4. *Classification des tarifs au point de vue de leur forme*..... 5
5. *Classification des tarifs au point de vue du rapport entre la taxe totale et la distance*..... 5
6. *Classification des tarifs au point de vue de leur spécialité à un réseau ou de leur communauté à plusieurs réseaux*..... 11
7. *Classification des tarifs au point de vue des relations commerciales entre la France et les autres pays ou entre deux pays étrangers, avec passage sur le territoire français*..... 12
8. *De quelques autres dénominations usuelles*..... 12
   - *a.* Tarifs de provenance. — Tarifs de destination..... 12
   - *b.* Tarifs de saison..... 13
   - *c.* Tarifs temporaires..... 15
   - *d.* Tarifs de concurrence..... 17
   - *e.* Tarifs de détournement..... 18
   - *f.* Prix de couverture..... 19
   - *g.* Tarifs d'abonnement..... 19
   - *h.* Tarif exceptionnel..... 21
   - *i.* Prix exceptionnels..... 22
9. *Distances légales, distances d'application*..... 22
10. *Frais accessoires*..... 24

CHAPITRE II. — HOMOLOGATION ET PUBLICITÉ DES TARIFS. — DÉLAI MINIMUM D'APPLICATION DES TAXES ABAISSÉES. — RÈGLES SPÉCIALES A CERTAINES TAXES. — OBSERVATIONS SUR LES LIMITES ASSIGNÉES A L'AUTORITÉ DE L'ÉTAT.

§ 1. — RÈGLES GÉNÉRALES.

1. *Origines du droit d'homologation*..... 25
2. *Nature et étendue du droit d'homologation*..... 27
   - *a.* Initiative des propositions..... 28

60235

Pages.

b. Étendue des droits du Ministre appelé à statuer sur les propositions des Compagnies 29
3. *Instruction et publicité des tarifs* 35
a. Présentation 35
b. Affichage des propositions 36
c. Communication aux Chambres de commerce et aux Chambres consultatives 37
d. Instruction par le service du contrôle et par le Comité consultatif des chemins de fer 39
e. Mise en vigueur et publicité 40
4. *Solidarité des taxes et de leurs conditions d'application, au point de vue de l'homologation* 41
5. *Caractère provisoire des homologations. Conséquences de leur retrait* ... 42
6. *Autorisation provisoire de mise en vigueur des tarifs avant leur homologation* 44
7. *Approbation du tableau des distances* 44
8. *Sanction des règles relatives à l'homologation et à la publicité des tarifs.* 45
a. Sanction pénale 45
b. Sanction civile 46
9. *Contentieux des décisions ministérielles en matière d'homologation* 46
a. Recours des Compagnies contre les décisions ministérielles 46
b. Recours des tiers contre les décisions ministérielles 46
c. Actions civiles contre les Compagnies 47
10. *Contentieux des formalités préalables à la mise en vigueur des tarifs. Compétence de l'autorité judiciaire* 48
11. *Modifications proposées à l'exercice du droit d'homologation* 48
12. *Observations sur les tarifs communs et internationaux* 49
13. *Délai minimum d'application des tarifs après leur abaissement* 51
14. *Règles particulières aux chemins de fer d'intérêt local* 53
15. *Observations sur les transports faits avant l'ouverture officielle du chemin de fer à l'exploitation* 54

§ 2. — Règles spéciales a certaines taxes.

1. *Billets à prix réduit délivrés en dehors des tarifs ordinaires de voyageurs* 55
2. *Tarif des céréales* 55
3. *Tarif exceptionnel. Frais accessoires* 56
4. *Tarifs de transit* 58
5. *Tarifs d'exportation* 61

§ 3. — Observations sur les limites assignées a l'autorité de l'État.

1. *Droits réservés à l'État par les anciens actes de concession* 64
2. *Propositions formulées à diverses époques pour augmenter l'autorité de l'État sur les tarifs des chemins concédés* 66
3. *Droits de l'État dans certains pays étrangers* 67
a. Allemagne 67

Pages.

b. Angleterre 68
c. Autriche-Hongrie 68
d. Belgique 69
e. Espagne 69
f. Italie 70
g. Pays-Bas 71
h. Suisse 72
i. Résumé 72
4. *Conclusions* 73

CHAPITRE III. — CARACTÈRE OBLIGATOIRE DES TARIFS HOMOLOGUÉS. — ÉGALITÉ DANS LEUR APPLICATION.

1. *Force exécutoire des tarifs* 75
2. *Interdiction des faveurs dans l'application des tarifs* 77
3. *Des traités particuliers* 78
4. *Sanction du caractère obligatoire des tarifs* 83
5. *Sanction du principe d'égalité dans l'application des tarifs* 85
a. Sanction pénale 85
b. Sanction civile 85

CHAPITRE IV. — INTERPRÉTATION ET APPLICATION DES TARIFS. — RÈGLES GÉNÉRALES DE COMPÉTENCE.

1. *Compétence générale de l'autorité judiciaire* 88
2. *Contrôle de la Cour de cassation* 94
3. *Limites imposées à l'autorité judiciaire dans l'application et l'interprétation des tarifs* 95
4. *Compétence des tribunaux correctionnels pour les infractions aux clauses des tarifs. Intervention des Compagnies* 96
5. *Compétence exceptionnelle des tribunaux administratifs* 96
6. *Observations sur les chemins de fer de l'État* 97
7. *Renvoi à un autre chapitre pour les règles de détail relatives à la compétence et à la procédure* 97

DEUXIÈME PARTIE

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES

CHAPITRE PREMIER. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES. RÈGLES PRINCIPALES POUR LEUR APPLICATION.

§ 1. — TARIFS MAXIMA ET CONDITIONS STIPULÉES PAR LE CAHIER DES CHARGES. — IMPOTS.

1. *Tarifs maxima du cahier des charges pour les voyageurs* 101
2. *Réductions ou immunités stipulées au profit des enfants* 103
3. *Réductions prévues au profit de certaines catégories de voyageurs* 103

Pages.
4. *Tarif des places de luxe* 103
5. *Stipulations relatives aux bagages* 103
6. *Distance minimum d'application* 104
7. *Frais accessoires* 104
8. *Impôts* 104

§ 2. — Tarifs généraux pour les voyageurs. Règles d'application.

1. *Tarifs des grandes Compagnies* 106
2. *Tarifs des chemins de fer de l'État* 107
3. *Observations sur le choix entre les tarifs proportionnels à la distance et les tarifs à base décroissante* 108
4. *Observations sur les impôts* 110
5. *Observations sur l'égalité des prix pour les trains à grande vitesse et pour les trains omnibus* 111
6. *Observations sur le nombre des classes* 113
7. *Conditions générales d'application* 113
8. *Indication du prix de la place sur les billets* 115
9. *Paiement du prix des billets* 115
10. *Suppléments de taxe en cas de changement de classe* 117
11. *Majoration appliquée avant 1883 sur certaines lignes, les dimanches et jours fériés* 117

§ 3. — Tarifs spéciaux pour les voyageurs. Règles d'application.

1. *Billets simples* 119
2. *Billets d'aller et retour* 119
   a. Considérations générales 119
   b. État actuel 120
   c. Délais de validité 122
   d. Caractère personnel des billets d'aller et retour. — Vente et achat de coupons de retour 124
   e. Trains pour lesquels les billets d'aller et retour sont valables 126
   f. Descente en deçà de la station de destination, à l'aller ou au retour 127
   g. Descente à l'aller, au delà de la station de destination 127
   h. Descente au retour, au delà de la station de destination 127
   i. Déclassement 128
   j. Clause des stations non dénommées 128
   k. Voyageurs jouissant de réductions, aux termes du cahier des charges 129
   l. Observations sur certaines catégories particulières de billets d'aller et retour 129
3. *Cartes d'abonnement* 130
   a. Indications générales 130
   b. Caractère personnel des cartes d'abonnement 136
   c. Conditions de délivrance des cartes pour les élèves et pour les ouvriers 137

Pages.

d. Trains pour lesquels les cartes d'abonnement sont valables... 137
e. Validité des cartes pour les parcours intermédiaires..... 137
f. Usage des cartes pour les parcours autres que ceux qui y sont indiqués..... 138
g. Prohibitions diverses faites aux abonnés..... 138
h. Passage dans une classe supérieure..... 138
i. Transport des bagages..... 139
j. Restitution de la carte à l'expiration de l'abonnement..... 139
k. Cas de perte de la carte d'abonnement..... 140

4. *Billets de série ou d'abonnement*..... 140
5. *Cartes de circulation à demi-place*..... 141
6. *Chèques de circulation*..... 141
7. *Billets d'excursion*..... 142
8. *Places de luxe*..... 143
9. *Trains spéciaux*..... 151
10. *Transport des colons se rendant en Algérie*..... 151
11. *Transport des émigrants*..... 151
12. *Réductions consenties en faveur de différentes catégories de personnes*.. 151
13. *Tarifs communs ou internationaux*..... 158

§. 4. — Dispositions spéciales du cahier des charges pour certaines catégories de personnes.

1. *Indications générales*..... 160
2. *Observations concernant les commissaires et inspecteurs de police et les agents de la préfecture de police*..... 164
3. *Observations concernant les magistrats instructeurs*..... 164

§ 5. — Tarifs généraux et spéciaux pour les bagages. Règles d'application.

1. *Tarifs des grandes Compagnies*..... 165
2. *Tarifs des chemins de fer de l'État*..... 166
3. *Frais accessoires*..... 169
4. *Conditions d'application*..... 172
5. *Objets que le voyageur peut conserver avec lui*..... 173
6. *Observations sur la définition des bagages*..... 174
7. *Déclaration des objets contenus dans les colis. Vérification par les Compagnies*..... 176
8. *Réunion de bagages appartenant à plusieurs voyageurs*..... 179
9. *Expédition frauduleuse, à titre de bagages, de colis non accompagnés*.. 182
10. *Surveillance des bagages avant l'enregistrement*..... 183
11. *Livraison des colis à l'arrivée*..... 183
12. *Bagages non réclamés à l'arrivée. Vente*..... 184
13. *Bagages ou objets perdus par les voyageurs*..... 185
14. *Tentative d'un voyageur pour obtenir le prix d'un colis dont il a déjà pris livraison*..... 186
15. *Contraventions aux lois fiscales*..... 186
16. *Tarifs communs et internationaux*..... 187

Chapitre II. — De l'abaissement progressif des tarifs de voyageurs.

Pages

1. *Réclamations formulées contre l'élévation des tarifs de voyageurs* 188
2. *Abaissement progressif de la taxe kilométrique moyenne depuis 1855* ... 188
3. *Résultats des réformes de 1866 et de 1871 dans la tarification du réseau d'État belge* 191
   a. Réforme de 1866 191
   b. Réforme de 1871 194
   c. Surtaxe de 1879 197
4. *Résultats des réformes de 1880 et 1881 sur le réseau d'État français* .. 197
5. *Résultats des réformes postales* 200
6. *Influence exercée sur la circulation par l'impôt additionnel de 1871* 202
7. *Conclusions* 203
8. *Observations sur le relèvement éventuel des taxes perçues par les Compagnies* 204

Chapitre III. — De la responsabilité des compagnies envers les voyageurs. — Règles du fond et règles générales de compétence et de procédure.

§ 1. — Principes généraux.

1. *Base des actions en responsabilité* 205
2. *Bases de la liquidation des indemnités* 206

§ 2. — Responsabilité des compagnies pour le transport des voyageurs.

1. *Accidents. Renvoi à un chapitre précédent* 207
2. *Défaut de délivrance des billets en temps utile, par suite de l'insuffisance des guichets* 207
3. *Défaut d'ouverture des guichets à l'heure réglementaire. Fermeture anticipée* 207
4. *Oubli d'un voyageur dans les salles d'attente* 207
5. *Passage sans arrêt d'un train qui devait prendre des voyageurs* 208
6. *Retard dans la marche d'un train* 208
   a. Principe du droit à indemnité 208
   b. Avis à donner aux voyageurs 209
   c. Responsabilité pour les trains de plaisir, comme pour les 209
      trains ordinaires 209
   d. Mise à la disposition des voyageurs du fil télégraphique 209
   e. Correspondances manquées 210
   f. Justifications à fournir par les voyageurs 211
   g. Éléments à prendre en considération dans le règlement des dommages-intérêts 211
   h. Exception de la force majeure 211
   i. Non-recevabilité d'une action pour retard d'un train dans lequel le voyageur n'avait pas le droit de monter 211

Pages.

7. *Défaut d'appel des voyageurs à l'arrivée dans les stations, notamment dans les gares de bifurcation* 211
8. *Interdiction provisoire de descendre et défaut d'avis concernant la levée de cettte interdiction* 212
9. *Abandon d'un voyageur descendu momentanément d'un train* 212
10. *Déclassement des voyageurs. Groupement* 212

§ 3. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR LE TRANSPORT DES BAGAGES.

1. *Bagages non enregistrés* 213
2. *Retards, avaries, perte de bagages enregistrés* 213
   a. Droit à indemnité 213
   b. Des objets de valeur contenus dans les colis et non déclarés... 213
   c. Personnes ayant qualité pour prétendre à une indemnité..... 216
   d. Justifications à fournir par les voyageurs 216
   e. Éléments à prendre en considération dans le règlement de l'indemnité 216
   216
   f. Laissé pour compte 218
   g. Limitation de l'indemnité par une clause des tarifs 218
   h. Exception de la force majeure 219
   i. Appréciation souveraine des faits par les juges du fond. Contrôle de la Cour de cassation 219
   j. Prescription 219
3. *Fausse direction donnée aux bagages à l'enregistrement* 220
4. *Vols ou soustractions* 220
5. *Responsabilité des diverses Compagnies en cas de transport commun* 221

§ 4. — INDICATIONS GÉNÉRALES SUR LES RÈGLES DE COMPÉTENCE ET DE PROCÉDURE.

1. *Compétence des divers tribunaux de l'ordre judiciaire* 223
   a. Instances introduites par les voyageurs 223
   b. Instances introduites par la Compagnie 224
2. *Compétence à raison du lieu* 225
3. *Assignations* 226

CHAPITRE IV. — TARIFS ÉTRANGERS POUR LES VOYAGEURS ET LES BAGAGES. — RESPONSABILITÉ DES ADMINISTRATIONS OU COMPAGNIES.

1. *Tarifs du réseau d'État allemand* 227
   a. Tarifs pour les voyageurs 227
   b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs 231
   c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application 233
2. *Tarifs du réseau d'État belge* 234
   a. Tarifs pour les voyageurs 234
   b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs 241
   c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application 244

Pages.
3. *Tarifs italiens* 245
a. Tarifs pour les voyageurs 245
b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs 249
c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application 251
4. *Tarifs du réseau d'État Autrichien* 252
a. Tarifs pour les voyageurs 252
b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs 255
c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application 256
5. *Tarifs de la Grande-Bretagne* 256
a. Tarifs pour les voyageurs 256
b. Tarifs pour les bagages 262
6. *Taxe moyenne par voyageur et par kilomètre dans les principaux pays.* 263
7. *Recette moyenne par voyageur transporté dans différents pays* 268
8. *Nombre moyen des déplacements par habitant et par kilomètre de chemin de fer dans les différents pays* 269

TROISIÈME PARTIE

Transport des marchandises

Chapitre premier. — Tarifs maxima et conditions stipulées par le cahier des charges. — Impôts.

1. *Tarifs maxima du cahier des charges pour les transports en grande vitesse* 275
2. *Tarifs maxima du cahier des charges pour les transports en petite vitesse* 276
3. *Tarifs pour les transports à vitesse intermédiaire entre la grande et la petite vitesse* 278
4. *Distance minimum d'application* 278
5. *Coupures de poids* 278
6. *Minimum de perception* 278
7. *Clause spéciale aux céréales* 279
8. *Classement des marchandises non dénommées au tarif* 279
9. *Masses indivisibles* 279
10. *Tarif exceptionnel. Groupage* 279
11. *Frais accessoires* 282
12. *Impôts* 282
a. Impôts sur le transport 282
b. Timbre des lettres de voitures ou des récépissés 282
c. Timbre-quittance 284
d. Observations sur les feuilles d'expédition 285
e. Observations sur les carnets d'expédition émargés par les Compagnies 286

Chapitre II. — Tarifs généraux pour les marchandises en grande vitesse. — Règles d'application.

Pages.

1. *Modèle de 1861* 287
2. *Articles de messagerie et marchandises* 288
   a. Prix indiqués au modèle 288
   b. Prix appliqués sur les divers réseaux 288
   c. Observations sur le groupage 292
3. *Denrées* 292
4. *Lait* 293
5. *Finances, valeurs et objets d'art* 294
6. *Chiens* 295
7. *Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube* 296
8. *Voitures* 296
9. *Pompes funèbres* 297
10. *Animaux* 297
11. *Frais accessoires* 298
12. *Règles relatives au calcul des taxes. Itinéraire* 301
13. *Matières inflammables ou explosibles. Animaux et objets dangereux* 302
14. *Conditionnement des marchandises* 303
15. *Déboursés* 303
16. *Expéditions contre remboursement* 304
17. *Observations sur les masses indivisibles* 304

Chapitre III. — Tarifs généraux pour les marchandises en petite vitesse. Règles d'application.

§ 1er. — Sérification des marchandises.

1. *Définition des séries. Ancienne variété de sérification* 306
2. *Sérification unique approuvée en 1879* 309
3. *Assimilation des marchandises non dénommées dans la sérification. Contentieux du classement* 311

§ 2. — Tarifs généraux applicables aux marchandises en général.

1. *Situation antérieure à la réforme en cours* 316
2. *Projet de tarif général commun soumis au Ministre en 1880* 320
3. *Engagements contractés en 1883 par les Compagnies* 326
4. *Réformes réalisées au 31 mai 1887* 327
5. *Expéditions de 40 kilogrammes au plus* 332
6. *Conditions d'application* 333
7. *Observations sur les deux chemins de Ceinture de Paris* 333
8. *Observations sur les tarifs différentiels* 334

§ 3. — TARIFS GÉNÉRAUX DIVERS.

Pages.
1. *Modèle de 1861* 338
2. *Plaqué d'or ou d'argent, mercure, objets d'art, etc.* 338
3. *Monnaie de billon* 339
4. *Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube* 339
5. *Matières inflammables ou objets dangereux* 339
6. *Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles* 340
7. *Voitures* 341
8. *Animaux* 342

§ 4. — FRAIS ACCESSOIRES.

1. *Taux actuel* 345
a. Enregistrement 345
b. Manutention 345
c. Transmission 347
d. Pesage 349
2. *Réclamations des Compagnies contre le taux des frais accessoires* 349

§ 5. — CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION.

1. *Règles relatives au calcul des taxes. Itinéraire* 351
2. *Matières inflammables ou explosibles. Animaux et objets dangereux* 351
3. *Conditionnement des marchandises* 351
4. *Déboursés. Expéditions contre remboursement* 352

CHAPITRE IV. — TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES. CONDITIONS ET RÈGLES D'APPLICATION.

§ 1. — CONDITIONS PRINCIPALES DES TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES.

1. *Demande expresse par l'expéditeur* 353
a. Nécessité de cette demande 353
b. Forme de la demande 355
c. Cas exceptionnel de tarifs spéciaux applicables d'office 357
2. *Prolongation du délai de transport* 358
a. Transports en petite vitesse 358
b. Transports en grande vitesse 360
3. *Non-responsabilité de la Compagnie pour les déchets et avaries de route* 361
a. Nature et portée de la stipulation. — Jurisprudence antérieure à 1874 361
b. Jurisprudence de la Cour de casssion depuis 1874 365
c. Résumé 371
4. *Expédition par wagon complet ou minimum de tonnage* 373
a. Clause du wagon complet. — Excédents 373
b. Clause du minimum de tonnage 375
c. Observations sur les chargements mixtes 375

Pages.

5. *Chargement et déchargement par l'expéditeur et le destinataire*..... 376
6. *Applicabilité des tarifs généraux en ce qui n'est pas contraire aux stipulations expresses des tarifs spéciaux*..... 377

§ 2. — CONDITIONS SECONDAIRES OU EXCEPTIONNELLES DES TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES.

1. *Conditions onéreuses pour les expéditeurs et les destinataires*..... 378
2. *Conditions avantageuses pour les expéditeurs et les destinataires*..... 382

§ 3. — RÈGLES SPÉCIALES A LA SOUDURE DES TARIFS.

1. *Définition de la soudure à l'intérieur des réseaux*..... 384
2. *Soudure des tarifs intérieurs entre eux*..... 384
3. *Soudure des tarifs intérieurs avec des tarifs communs*..... 387
4. *Soudure des tarifs spéciaux entre eux ou avec des tarifs généraux, aux points de transit d'un réseau sur l'autre*..... 389
5. *Observations sur le cas spécial de tarifs communs n'aboutissant pas au point de destination*..... 391
6. *Cas particulier d'un tarif à base kilométrique appliqué à un transport entre deux points situés sur le même réseau, mais avec emprunt d'une section intermédiaire appartenant à un autre réseau*..... 391
7. *Influence de la réforme des tarifs sur les difficultés relatives à la soudure.* 391

§ 4. — CLAUSE DES STATIONS NON DÉNOMMÉES.

1. *But et nature de la clause des stations non dénommées*..... 392
2. *Exceptions ou modifications à la clause des stations non dénommées*..... 393
   a. Tarifs de transit..... 393
   b. Tarifs d'importation par les ports de mer..... 395
3. *Critiques dirigées contre la clause des stations non dénommées*..... 396

§ 5. — OBSERVATIONS SUR LA RÉCIPROCITÉ DES TARIFS SPÉCIAUX.

1. *Plaintes formulées contre le défaut de réciprocité de certains tarifs spéciaux* 397
2. *Limites dans lesquelles s'impose la stipulation de réciprocité*..... 397

§ 6. — CALCUL DES TAXES. APPLICATION D'OFFICE DES TARIFS GÉNÉRAUX OU DES TARIFS SPÉCIAUX A BARÈME KILOMÉTRIQUE, EN CAS DE FORCE MAJEURE EMPÊCHANT L'APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX A PRIX FERMES.

1. *Règles pour le calcul des taxes*..... 400
2. *Application d'office des tarifs spéciaux à barème kilométrique en cas de force majeure empêchant l'application des tarifs spéciaux à prix fermes*..... 400
   a. Principe général..... 400
   b. Interruption des communications par un accident sur l'itinéraire correspondant au tarif spécial..... 400
   c. Faits de guerre..... 401

§ 7. — Etude des critiques auxquelles ont donné lieu les tarifs spéciaux pour les marchandises. Réforme en cours.

Pages.

1. *Importance du rôle des tarifs spéciaux dans les transports* 403
2. *Justification du principe des tarifs spéciaux* 403
3. *Critiques dirigées contre la multiplicité et la variété des tarifs spéciaux*. 406
   a. Multiplicité des tarifs 406
   b. Variété des tarifs 407
   c. Perturbation jetée dans les conditions normales de l'industrie et du commerce 407
   d. Concurrence déloyale contre les autres entreprises de transport. 408
   e. Responsabilité morale de l'Administration 408
4. *Réponse des Compagnies à ces critiques* 408
5. *Appréciation des arguments pour et contre l'ancien système de tarification* 415
6. *Invitations adressées aux Compagnies et engagements contractés par elles en 1883* 425
7. *Réformes réalisées au 31 mai 1887 sur les réseaux concédés aux Grandes Compagnies* 426
8. *Tarifs spéciaux du réseau de l'État* 437

§ 8. — Principaux prix par tarifs spéciaux pour les marchandises.

1. *Observation préliminaire* 439
2. *Chevaux et bestiaux en grande et en petite vitesse* 439
3. *Denrées de halles en grande et en petite vitesse* 441
4. *Céréales, farines alimentaires, légumes secs, etc.., en petite vitesse* 442
5. *Vins en fûts en petite vitesse* 442
6. *Combustibles minéraux et végétaux en petite vitesse* 442
7. *Bois de construction en petite vitesse* 443
8. *Pierres, briques, tuiles, etc..., en petite vitesse* 443
9. *Industrie du fer. Petite vitesse* 444
10. *Matières textiles et tissus en petite vitesse* 445
11. *Engrais et amendements en petite vitesse* 447
12. *Fourrages et avoines en petite vitesse* 447
13. *Animaux, produits et instruments admis aux concours agricoles. Produits et objets divers admis aux expositions d'horticulture et de l'industrie* 448
14. *Réductions exceptionnelles à l'occasion des expositions* 448
15. *Transport en grande vitesse des petits colis* 450
16. *Colis postaux* 450
17. *Observation sur les prix fermes* 451

Chapitre V. — Tarifs communs pour les marchandises. Tarifs pour le trafic international.

§ 1er. — Tarifs communs.

1. *Incompétence de l'Administration pour prescrire l'institution de tarifs communs* 452

Pages.

2. *Partage des taxes entre les Compagnies* 453
3. *Tentative faite pour créer un tarif général commun à toutes les Compagnies. Tarif spécial commun pour le transport des petits paquets en grande vitesse* 453
4. *Simplifications à apporter aux tarifs communs actuels* 455

§ 2. — Tarifs pour le trafic international.

1. *Des diverses catégories de tarifs pour le trafic international* 456
2. *Tarifs d'exportation* 456
   a. Observations générales 456
   b. Clause des stations non dénommées 457
   c. Mode d'application 458
   d. Tonnage et produit des transports aux conditions des tarifs d'exportation 459
3. *Tarifs de transit* 459
   a. Observations générales. Exposé et discussion des critiques dirigées contre les tarifs de transit 460
   b. Concurrence faite au transit sur territoire français par les ports étrangers et le Gothard. Principaux courants de transit 464
   c. Clause des stations non dénommées 469
   d. Mode d'application 469
   e. Tonnage et produit des transports aux conditions des tarifs de transit 470
4. *Tarifs dits d'importation* 470
   a. Diverses catégories de tarifs d'importation 470
   b. Critiques dirigées contre les tarifs d'importation 471
   c. Doctrines diverses en matière de tarifs d'importation 472
   d. Examen de quelques tarifs d'importation 477
   e. Clause des stations non dénommées 482
   f. Engagements pris par les Compagnies en 1883 483

Chapitre VI. — De l'abaissement progressif des tarifs de marchandises.

1. *De l'abaissement progressif de la taxe kilométrique moyenne depuis 1855* 484
2. *Accroissement de trafic nécessaire pour compenser les diminutions de taxes* 488
3. *Distinction entre les diverses marchandises au point de vue des abaissements de tarifs* 489
4. *Abaissement des taxes par l'application de tarifs à base décroissante* 491
5. *Différence dans les effets des abaissements, selon le taux antérieur des tarifs* 491
6. *Observations sur l'accord souvent invoqué entre l'intérêt du public et celui des Compagnies pour l'abaissement des taxes* 492
7. *Différence entre l'exploitation par les Compagnies et l'exploitation par l'État au point de vue de l'abaissement des taxes* 494

Pages.
8. *Étude sur les abaissements des tarifs du réseau de l'État belge* 495
9. *Résultats des réformes de 1880 et 1881 sur le réseau d'État français* 502
10. *Résultats des réformes postales. Renvoi à un chapitre précédent* 504
11. *Conclusions* 504
12. *Observations sur le relèvement éventuel des taxes. Renvoi à un chapitre précédent* 505

CHAPITRE VII. — TARIFS ALLEMANDS POUR LES MARCHANDISES.

§ 1. — HISTORIQUE SOMMAIRE DE LA TARIFICATION ALLEMANDE.

1. *Période antérieure à 1870* 506
2. *Période postérieure à 1870* 507

§ 2. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN GRANDE VITESSE.

1. *Tarifs en vigueur* 509
2. *Comparaison avec les tarifs français* 510

§ 3. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE.

1. *Classification des tarifs* 512
2. *Tarif des expéditions partielles* 513
3. *Tarif des classes générales par wagon complet et tarifs spéciaux* 514
4. *Tarifs exceptionnels* 515
5. *Appréciation du système allemand* 517
6. *Comparaison entre les prix français et les prix allemands* 520

§ 4. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX.

1. *Tarifs en vigeur* 526
a. Animaux en wagon-écurie 526
b. Animaux par wagon complet et animaux expédiés isolément dans les wagons autres que les wagons-écuries 526
c. Toucheurs 528
2. *Comparaison avec les tarifs français* 529

CHAPITRE VIII. — TARIFS DU RÉSEAU D'ÉTAT BELGE POUR LES MARCHANDISES.

§ 1. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN GRANDE VITESSE.

1. *Marchandises* 532
a. Colis à remettre à domicile par exprès 532
b. Petits paquets et articles de messagerie en grande vitesse 533
c. Comparaison avec les tarifs français 534
2. *Animaux* 536

§ 2. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN PETITE VITESSE.

Pages.
1. *Classification des marchandises* 538
2. *Tarif général pour les marchandises* 540
3. *Tarif général pour les animaux* 542
4. *Transports par abonnement* 543
5. *Tarifs spéciaux* 544
6. *Comparaison avec les tarifs français* 546
   a. Marchandises 546
   b. Animaux 553

CHAPITRE IX. — TARIFS ITALIENS POUR LES MARCHANDISES.

§ 1. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN GRANDE VITESSE.

1. *Observations préliminaires* 554
2. *Tarif général* 554
   a. Marchandises 554
   b. Chevaux 554
3. *Tarifs spéciaux* 555
   a. Tarif des petits paquets 555
   b. Tarif de la messagerie 556
   c. Tarif des denrées alimentaires 557
4. *Comparaison avec les tarifs français* 558
   a. Petits paquets 558
   b. Messagerie 558
   c. Denrées alimentaires 560
   d. Chevaux en wagons-écuries 562

§ 2. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE.

1. *Classification des marchandises* 563
2. *Tarif général* 563
3. *Tarifs spéciaux de petite vitesse accélérée* 564
4. *Tarifs spéciaux de petite vitesse* 564
   a. Tarifs spéciaux communs aux trois réseaux 564
   b. Tarifs communs à deux réseaux et tarifs intérieurs 567
5. *Comparaison avec les tarifs français* 568
   a. Petite vitesse accélérée 568
   b. Petite vitesse 568

§ 3. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX EN PETITE VITESSE.

1. *Tarif général* 575
2. *Tarifs spéciaux* 576
3. *Comparaison avec les tarifs français* 576

Chapitre X. — Tarifs du réseau d'État autrichien pour les marchandises.

§ 1. — Historique sommaire de la tarification autrichienne.

Pages.
1. *Observations préliminaires* 578
2. *Historique sommaire* 578

§ 2. — Tarifs pour le transport des marchandises en grande vitesse.

1. *Tarifs en vigueur* 580
2. *Comparaison avec les tarifs français* 580

§ 3. — Tarifs pour le transport des marchandises en petite vitesse.

1. *Classification des tarifs* 581
2. *Tarifs généraux ou spéciaux* 582
3. *Tarifs exceptionnels* 583
4. *Traités particuliers* 584
5. *Appréciation du système Austro-Hongrois* 584
6. *Comparaison entre les prix français et les prix de chemins de fer de l'État Autrichien* 585

§ 4. — Tarifs pour le transport des animaux.

1. *Tarifs de grande vitesse* 589
2. *Tarifs de petite vitesse* 589
3. *Comparaison entre les prix français et ceux du réseau d'État Autrichien* 589

Chapitre XI. — Tarifs du réseau de l'État hongrois pour les marchandises.

1. *Observations préliminaires* 591
2. *Marchandises en grande vitesse* 591
3. *Marchandises en petite vitesse* 591
4. *Animaux* 593
5. *Comparaison entre les prix français et ceux du réseau d'État Hongrois* 593

Chapitre XII. — Tarifs de la Grande-Bretagne pour les marchandises.

1. *Observations préliminaires* 594
2. *Classification des marchandises* 595
3. *Tarifs* 595

Pages.
a. Tarifs maxima pour les transports proprement dits..... 595
b. Taxes terminales..... 596
c. Tarifs d'application..... 597

Chapitre XIII. — Tarifs suisses pour les marchandises.

1. *Observation préliminaire*..... 604
2. *Règles générales et classification commune en vigueur sur la plupart des chemins de fer suisses. Prix*..... 604

Chapitre XIV. — Taxe kilométrique moyenne par tonne de marchandises dans les principaux pays.

1. *Tableau des taxes kilométriques moyennes dans les principaux pays*... 608
2. *Recette moyenne par tonne transportée dans les différents pays*..... 612
3. *Nombre moyen de tonnes expédiées par habitant et par kilomètre de chemin de fer, dans les différents pays*..... 612

Chapitre XV. — Délais de transport des marchandises.

§ 1. — Heures d'ouverture et de fermeture des gares et station et de leurs annexes.

1. *Observation préliminaire*..... 614
2. *Heures normales d'ouverture et de fermeture des gares et stations*..... 614
3. *Faculté pour les Compagnies d'avancer l'heure de l'ouverture et de retarder la fermeture au profit du public*..... 615
4. *Avis du Conseil supérieur des voies de communication sur la fermeture totale ou partielle au service de la petite vitesse, les dimanches et jours fériés*..... 616
5. *Fermeture des gares aux expéditions en cas d'encombrement*..... 616
6. *Suspension des règles ordinaires par mesure administrative*..... 618
7. *Marchandises reçues dans les bureaux de ville*..... 618
8. *Liberté des Compagnies pour l'enlèvement à l'arrivée des marchandises dont le camionnage leur est imposé*..... 622

§ 2. — Délais d'expédition.

1. *Dispositions du cahier des charges*..... 623
2. *Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 modifié par l'arrêté du 6 décembre 1878*..... 623
3. *Dispositions des tarifs*..... 624
4. *Point de départ du délai d'expédition*..... 624
5 *Faculté pour les Compagnies de devancer le terme du délai d'expédition. Maintien du délai total de transport à leur profit*..... 624
6. *Maintien du délai réglementaire, malgré l'acceptation sans réserve, ni protestation, des marchandises*..... 625

Pages.

7. *Avis de la Commission d'enquête de 1863 sur le délai d'expédition en grande vitesse* 625
8. *Délai pour les marchandises prises à domicile ou dans les bureaux de ville* 626

§ 3. — DÉLAIS DE TRANSPORT Y COMPRIS LES TRANSMISSIONS DE RÉSEAU A RÉSEAU.

1. *Dispositions du cahier des charges* 627
2. *Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1886, modifié par les arrêtés du 15 mars 1877, du 3 novembre 1879 et du 29 décembre 1886.* 627
   a. Transport proprement dit 627
   b. Transmisssion 628
   c. Formalités en douane 629
3. *Dispositions des tarifs* 630
4. *Avis de la Commission d'enquête de 1863 sur les délais de transport en petite vitesse* 630
5. *Plaintes formulées depuis 1863 contre les délais de transport en petite vitesse* 630
6. *Suspension des délais par mesure administrative* 631

§ 4. — DÉLAIS DE LIVRAISON.

1. *Dispositions du cahier des charges* 632
2. *Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866* 632
3. *Dispositions des tarifs* 632
4. *Heure à partir de laquelle les marchandises en grande vitesse doivent être mises à la disposition des destinataires* 632
5. *Règles spéciales aux denrées destinées à l'approvisionnement des marchés et expédiées en grande vitesse* 634
6. *Livraison à domicile* 635

§ 5. — DÉLAIS TOTAUX.

1. *Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866* 638
2. *Cas de transports communs* 639
3. *Prolongation des délais par tarifs spéciaux. Transports intérieurs et transports communs* 639
4. *Cas de soudure des tarifs intérieurs* 639
5. *Modification du contrat de transport en cours de route* 640
6. *Faculté pour les Compagnies de livrer les marchandises avant l'expiration du délai total* 640
7. *Suspension des délais par mesure administrative* 640

§ 6. — CARACTÈRE OBLIGATOIRE DES ACTES ADMINISTRATIFS OU DES TARIFS FIXANT LES DÉLAIS. — ÉGALITÉ DANS LEUR APPLICATION.

1. *Force exécutoire des délais fixés ou approuvés par le Ministre* 642
2. *Interdiction des faveurs dans l'application des délais* 644

Pages.

3. *Sanction du caractère obligatoire des décisions ministérielles fixant les délais de transport* 645
   a. Sanction civile 645
   b. Sanction pénale 645

§ 7. — APPLICATION DES ACTES ADMINISTRATIFS FIXANT LES DÉLAIS. — RÈGLES GÉNÉRALES DE COMPÉTENCE.

1. *Compétence générale de l'autorité judiciaire* 647
2. *Contrôle de la Cour de cassation* 647
3. *Limites imposées à la compétence de l'autorité judiciaire dans l'interprétation et l'application des actes fixant les délais* 648
4. *Compétence exceptionnelle des tribunaux administratifs* 648

§ 8. — DES DÉLAIS DE TRANSPORT DANS QUELQUES PAYS ÉTRANGERS.

1. *Allemagne* 650
2. *Autriche-Hongrie* 651
3. *Belgique* 651
4. *Italie* 652
5. *Pays-Bas* 653
6. *Suisse* 654
7. *Grande-Bretagne* 654
8. *Comparaison entre la France et les autres pays pour les transports en petite vitesse* 655

CHAPITRE XVI. — DROITS ET OBLIGATIONS DES EXPÉDITEURS POUR L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES.

§ 1. — TRANSPORT DES MARCHANDISES DU DOMICILE DE L'EXPÉDITEUR A LA GARE DE DÉPART.

1. *Dispositions du cahier des charges* 657
2. *Services de factage et de camionnage au départ organisés par les Compagnies* 657
3. *Bureaux de ville* 658

§ 2. — DÉCLARATION A FOURNIR PAR L'EXPÉDITEUR ET PIÈCES ANNEXES.

1. *Prescriptions de l'ordonnance du 15 novembre 1846* 659
2. *Conditions générales d'application des tarifs* 659
3. *Cas d'applicabilité de plusieurs combinaisons de tarifs. Cas de transports communs à plusieurs réseaux* 662
   a. Coexistence de plusieurs tarifs spéciaux 662
   b. Soudure de tarifs intérieurs 662
   c. Transports communs à plusieurs réseaux 662
4. *Conditions particulières aux expéditions de finances et autres objets taxés ad valorem* 663

Pages.

5. *Déclaration de valeur pour les marchandises non passibles de la taxe ad valorem* 663
6. *Fausses déclarations* 663
   a. Répression pénale 663
   b. Action civile des Compagnies 665
   c. Effets au point de vue de la responsabilité de la Compagnie en cas d'avarie ou de perte 666
7. *Interdiction des mentions étrangères au contrat de transport* 667

§ 3. — RÉCEPTION DE LA MARCHANDISE PAR LA COMPAGNIE.

1. *Obligation imposée à la Compagnie de recevoir la marchandise et de la transporter* 668
2. *Exceptions à la règle* 668
3. *Heures d'ouverture et de fermeture des gares et des bureaux de ville* 670
4. *Cas d'encombrement. Cas de suspension des règles ordinaires par l'autorité administrative* 670
5. *Obligations des Compagnies pour les expéditions grevées de débours et pour les expéditions contre remboursement* 672
6. *Obligations des Compagnies pour leurs transports communs* 673
7. *Limites des obligations des Compagnies pour les marchandises ayant à emprunter des voies de terre ou d'eau* 674
8. *Contestations en cas d'irrégularité de la déclaration* 674

§ 4. — VÉRIFICATION DES MARCHANDISES. — PESAGE. — COMPTAGE DES COLIS.

1. *Vérification des marchandises* 675
2. *Pesage* 676
3. *Comptage des objets transportés* 677

§ 5. — ENREGISTREMENT. — LETTRE DE VOITURE. — RÉCÉPISSÉ.

1. *Enregistrement* 678
2. *Délivrance d'un récépissé à l'expéditeur. Assimilation de ce récépissé à une lettre de voiture* 678
3. *Forme du récépissé* 681
4. *Récépissés pour colis groupés* 683
5. *Récépissés pour le retour des sommes reçues en remboursement* 683
6. *Récépissés pour les transports gratuits* 684
7. *Mentions étrangères au contrat de transport* 684
8. *Timbre des lettres de voitures et des récépissés. Renvoi à un chapitre précédent* 684
9. *Caractère nominatif des récépissés* 685
10. *Formation du contrat de transport par la délivrance du récépissé* 685
11. *Nature et étendue du lien de droit constitué entre la Compagnie et l'expéditeur d'une part et le destinataire d'autre part* 685
12. *Observations sur la responsabilité des Compagnies en cas de modification du contrat par l'expéditeur* 687

Pages.

13. *Valeur des indications du récépissé en cas de litige entre la Compagnie et l'expéditeur ou le destinataire* 688

§ 6. — PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT PAR L'EXPÉDITEUR POUR LES EXPÉDITIONS EN PORT PAYÉ.

1. *Obligation pour l'expéditeur d'acquitter le prix de transport* 689
2. *Rectification ultérieure de la taxe en cas d'erreur* 689

§ 7. — EXPÉDITION. — CHARGEMENT. — FOURNITURE DE WAGONS AUX EXPÉDITEURS. — SAISIE-ARRÊT DE LA MARCHANDISE AU DÉPART.

1. *Obligation pour les Compagnies d'expédier dans l'ordre des inscriptions* 690
2. *Dérogations temporaires ou permanentes apportées à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'article 49 du cahier des charges* 691
3. *Droits de magasinage pour les marchandises que les Compagnies consentent à recevoir, bien qu'elles ne soient pas prêtes à être expédiées* .. 691
4. *Chargement* 692
5. *Fourniture des wagons aux expéditeurs* 692
6. *Délai accordé aux expéditeurs pour le chargement des wagons. Droits de stationnement* 694
7. *Saisie-arrêt de la marchandise au départ* 695

CHAPITRE XVII. — DROITS ET OBLIGATIONS DES COMPAGNIES ET DES EXPÉDITEURS OU DESTINATAIRES POUR LA LIVRAISON DES MARCHANDISES.

§ 1. — ENREGISTREMENT DES MARCHANDISES A L'ARRIVÉE.

1. *Obligation pour les Compagnies d'enregistrer les marchandises à l'arrivée* 696
2. *Gratuité de l'enregistrement à l'arrivée* 696

§ 2. — DÉCHARGEMENT. — LETTRE D'AVIS POUR LES MARCHANDISES A DÉCHARGER PAR LE DESTINATAIRE. — DROITS DE STATIONNEMENT.

1. *Déchargement par la Compagnie* 697
2. *Déchargement par le destinataire* 697
   a. Déchargement immédiat des animaux 697
   b. Délai accordé au destinataire pour le déchargement des marchandises. Lettre d'avis. Frais de stationnement 698

§ 3. — CAS DANS LESQUELS LA MARCHANDISE DOIT ÊTRE LIVRÉE EN GARE OU REMISE A DOMICILE.

1. *Ordre donné par l'expéditeur* 702

Pages.

2. *Droit du destinataire de prendre en gare livraison des marchandises expédiées à domicile* 702
3. *Droit du destinataire de faire livrer à domicile par la Compagnie les marchandises expédiées en gare* 704

§ 4. — DÉLAI DE RETRAIT PAR LE DESTINATAIRE DES MARCHANDISES ADRESSÉES OU LIVRÉES EN GARE. — MAGASINAGE.

1. *Délai dans lequel la livraison doit avoir lieu* 706
2. *Délai accordé au destinataire pour prendre livraison des marchandises. Lettre d'avis. Frais de magasinage. Dispositions générales* 706
3. *Caractère de la lettre d'avis* 708
4. *Règles diverses relatives à la perception des droits de magasinage* 710
   a. Caractère obligatoire des taxes fixées par le Ministre 710
   b. Obligation de payer les droits, quel que soit le lieu du dépôt ... 710
   c. Obligation de payer, quelle que soit la quantité des marchandises à enlever 711
   d. Obligation de payer, malgré le cas de force majeure 711
   e. Obligation de payer, malgré le retard apporté par la Compagnie à la vente de la marchandise en souffrance 712
   f. Obligation de payer, malgré le grief tiré de ce que la Compagnie n'aurait pas cherché à aplanir un différend entre l'expéditeur et le destinataire 712
   g. Obligation de payer, malgré le grief tiré de ce que la Compagnie ne se serait pas substitué un tiers ou n'aurait pas usé de la faculté de camionner d'office 712
   h. Excuse tirée de la grande quantité des marchandises à retirer ou d'un accord avec la Compagnie pour l'échelonnement des livraisons 713
   i. Non-exigibilité des droits pour les marchandises en cours de route 713
   j. Non-exigibilité des droits pour le séjour nécessité par les opérations de la douane 714
   k. Non-exigibilité ou réductibilité de la taxe en cas de faute de la Compagnie 715
   l. Non-exigibilité à défaut d'avis à l'expéditeur, au cas où le destinataire serait absent ou inconnu ou refuserait de prendre livraison 716
   m. Cas de saisie-arrêt de la marchandise 716
   n. Droits de magasinage pour les objets remis au domaine 716
   o. Obligation pour l'expéditeur de payer la taxe au cas de refus par le destinataire 717
   p. Compétence en cas de litige entre la Compagnie et l'expéditeur ou le destinataire 717
5. *Responsabilité de la Compagnie pendant la durée du magasinage* 717
6. *Camionnage d'office* 718
7. *Dispositions prises à l'étranger pour l'enlèvement des marchandises à leur arrivée* 722

§ 5. — Obligations de la compagnie pour le transport a domicile.

Pages.
1. *Caractère obligatoire du factage et du camionnage*..... 726
2. *Opérations comprises dans le factage ou le camionnage*..... 726
3. *Heures de remise à domicile*..... 727
4. *Avance des droits d'octroi et de régie par la Compagnie*..... 727

§ 6. — Personnes aptes a prendre livraison de la marchandise. lieu de la livraison.

1. *Obligation de la Compagnie de livrer en général au destinataire ou à son mandataire. Sanction*..... 729
2. *Forme du mandat pour recevoir au nom du destinataire. Personnes aptes à prendre livraison*..... 730
3. *Aptitude du destinataire à prendre livraison, sans qu'il ait à justifier qu'il est le propriétaire de la marchandise ou qu'elle doit rester entre ses mains*..... 732
4. *Responsabilité éventuelle de la Compagnie pour restitution de la marchandise à l'expéditeur ou changement de destinataire sur l'ordre de ce dernier*..... 732
5. *Action civile de la Compagnie contre celui qui aurait pris à tort livraison de la marchandise*..... 733
6. *Lieu de la livraison*..... 733

§ 7. — Vérification de la marchandise par le destinataire. réserves.

1. *Droit de vérification de l'état de la marchandise par le destinataire*.... 734
2. *Droit de vérification du poids*..... 735
3. *Réserves faites par le destinataire*..... 736
4. *Expertise par application de l'article 106 du Code de commerce. Renvoi.* 736

§ 8. — Émargement des registres de la compagnie et paiement du prix par le destinataire.— privilège de la compagnie pour ce paiement. remise du double du récépissé au destinataire.

1. *Émargement par le destinataire des registres de la Compagnie*..... 738
2. *Paiement par le destinataire du prix de transport, pour la marchandise en port dû, et des frais supplémentaires faits depuis l'expédition, pour la marchandise en port payé*..... 738
   a. Marchandises en port dû..... 738
   b. Marchandises en port payé, supplément de prix non acquitté par l'expéditeur..... 739
   c. Timbre du reçu de la somme payée par le destinataire..... 739
   d. Mode de paiement..... 740
   e. Rectifications ultérieures de la taxe, en cas d'erreur..... 740
3. *Recours de la Compagnie contre l'expéditeur*..... 740
4. *Paiement par le destinataire des sommes en remboursement de la valeur des marchandises*..... 740
5. *Privilège du transporteur sur les objets qui lui ont été confiés*..... 741

Pages.
a. Étendue du privilège 741
b. Spécialité du privilège à chaque expédition 742
c. Durée du privilège 742
d. Inapplicabilité du privilège au profit du transporteur intermédiaire sur le prix dû à l'entrepreneur principal 743
6. *Remise du double du récépissé au destinataire* 743
7. *Question du retrait de l'original du récépissé* 743
8. *Envoi par la Compagnie à l'expéditeur des sommes en remboursement ou débours* 743
9. *Droit de la Compagnie de refuser la remise d'un bulletin de garantie au destinataire* 743

§ 9. — MESURES A PRENDRE PAR LA COMPAGNIE EN CAS DE REFUS DE PRENDRE LIVRAISON OU D'IMPOSSIBILITÉ DE LIVRER.

1. *Avis à donner à l'expéditeur* 745
2. *Nécessité d'un ordre de l'expéditeur pour la réexpédition de la marchandise à la gare de départ* 745
3. *Accomplissement des formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce* 746
a. Vérification de l'état de la marchandise 746
b. Dépôt, sequestre, transport dans un lieu public 747
c. Vente de la marchandise 747
4. *Application du décret du 3 août 1810 aux marchandises délaissées par l'expéditeur ou le destinataire* 749

§ 10. — REVENDICATION. — SAISIE-ARRÊT.

1. *Revendication de la marchandise en cas de faillite du destinataire* ... 750
2. *Saisie-arrêt* 751
3. *Saisie-exécution* 753

CHAPITRE XVIII. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR RETARD, AVARIE OU PERTE DE LA MARCHANDISE ET POUR FAUSSE APPLICATION OU ERREUR DANS L'APPLICATION DES TARIFS.

§ 1. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR RETARD DANS LA LIVRAISON.

1. *Base des actions en responsabilité* 755
2. *Personnes ayant qualité pour prétendre à une indemnité* 756
a. Expéditeur et destinataire 756
b. Tiers 757
3. *Justifications à fournir par les intéressés* 758
4. *Bases de la liquidation des indemnités et éléments à prendre en considération dans leur règlement* 758
5. *Laissé pour compte* 759
6. *Limitation de la responsabilité de la Compagnie en cas de retard* 762

Pages.

7. *Exception tirée de la force majeure et des actes administratifs suspendant l'effet des règles ordinaires relatives aux délais de transport* 764
8. *Exception tirée d'une faute commise par l'expéditeur ou le destinataire* 767
9. *Appréciation souveraine des faits par les juges du fond. Contrôle de la Cour de cassation* 767

§ 2. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR AVARIES OU POUR PERTE PARTIELLE OU TOTALE.

SOINS A DONNER A LA MARCHANDISE EN COURS DE ROUTE.

1. *Base des actions en responsabilité* 768
2. *Personnes ayant qualité pour prétendre à une indemnité. — Justifications à fournir par les intéressés. — Bases de la liquidation des indemnités* 768
3. *Éléments à prendre en considération dans le règlement de l'indemnité* 769
   a. Évaluation des déchets de route 769
   b. Évaluation de la perte ou de l'avarie en cas de déclaration de valeur 770
   c. Estimation de la perte ou de l'avarie en cas de non-déclaration de valeur 771
   d. Conséquences des fausses déclarations 772
   e. Estimation des dommages-intérêts accessoires 773
4. *Laissé pour compte* 774
5. *Fixation forfaitaire ou limitation de l'indemnité par une clause des tarifs* 774
6. *Clause de non-responsabilité pour les transports par tarifs spéciaux* 775
   a. Valeur et portée de la clause 775
   b. Applications. Cas particulier du transport par wagons découverts 777
   c. Faute résultant d'un défaut dans les soins donnés à la marchandise 778
   d. Nécessité d'une faute précise et déterminée pour engager la responsabilité de la Compagnie 780
   e. Moyens de preuve de la faute 781
7. *Bulletin de garantie souscrit par l'expéditeur* 782
8. *Tarifs avec surtaxe d'assurance contre les pertes ou avaries* 783
9. *Exception tirée de l'antériorité de l'avarie* 784
10. *Exception du vice propre de la marchandise ou de la faute de l'expéditeur* 784
    a. Effets du vice propre ou de la faute de l'expéditeur 784
    b. Preuve du vice propre ou de la faute de l'expéditeur 784
    c. Cas de faute de la Compagnie 785
11. *Exception du cas fortuit ou de la force majeure* 785
    a. Indication de quelques cas 785
    b. Preuve du cas fortuit ou de la force majeure 787

Pages.

c. Faute de la Compagnie.... 787
12. *Observations sur le transport des animaux*.... 788
a. Tarifs généraux.... 788
b. Tarifs spéciaux.... 790
c. Observations sur l'alimentation et l'abreuvement des animaux en cours de route.... 792
13. *Responsabilité pour les expéditions contre remboursement*.... 793
14. *Vols ou soustractions*.... 793
a. Responsabilité en cas d'application de tarifs sans clause de non-garantie.... 793
b. Responsabilité en cas de bulletin de non-garantie ou en cas d'application de tarifs à clause de non-garantie.... 794
c. Preuve à faire par le demandeur en cas de déclaration postérieure à la réception de la marchandise.... 795
d. Estimation de la valeur soustraite.... 796
e. Autorité de la chose jugée au correctionnel.... 796
f. Cas d'irresponsabilité de la Compagnie.... 797
15. *Constatation des déchets ou avaries à l'arrivée*.... 797
a. Expertise par application de l'article 106 du Code de commerce. 797
b. Constatations de formes diverses.... 799
16. *Cas particulier de la vente de la marchandise en cours de route, par suite de faits de guerre*.... 800
17. *Appréciation souveraine des faits par les tribunaux. Contrôle de la Cour de cassation*.... 800

§ 3. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR FAUSSE APPLICATION OU ERREUR DANS L'APPLICATION DES TARIFS.

1. *Obligation pour les Compagnies de restituer les taxes indûment perçues par elles*.... 802
2. *Personnes ayant qualité pour exercer l'action*.... 802
3. *Preuve de l'indu paiement*.... 803
4. *Dommages-intérêts*.... 803
5. *Intérêts de la somme restituée*.... 803
6. *Observation concernant les actions fondées sur l'itinéraire suivi par la marchandise. Exception du cas fortuit ou de la force majeure*.... 803

§ 4. — RESPONSABILITÉ DES ADMINISTRATIONS OU COMPAGNIES DANS DIVERS PAYS ÉTRANGERS.

1. *Allemagne et Autriche*.... 805
2. *Belgique*.... 807
3. *Italie*.... 807
4. *Pays-Bas*.... 810
5. *Suisse*.... 812
6. *Grande-Bretagne*.... 814
7. *Observations générales*.... 815

§ 5. — RÉPARTITION DE LA RESPONSABILITÉ ENTRE LES DIVERSES COMPAGNIES CONCOURANT A UN TRANSPORT COMMUN.

Pages.
1. *Observations préliminaires*..... 816
2. *Responsabilité de la Compagnie de départ envers l'expéditeur et le destinataire*..... 816
3. *Responsabilité des Compagnies autres que celle de départ envers l'expéditeur et le destinataire*..... 818
   a. Perte totale..... 819
   b. Perte partielle, avaries extérieures et apparentes, retard..... 819
   c. Avaries intérieures et non apparentes..... 820
4. *Responsabilité spéciale de la Compagnie d'arrivée envers l'expéditeur ou le destinataire, pour les expéditions en port dû*..... 821
5. *Recours en garantie des Compagnies les unes contre les autres*..... 821
6. *Observations sur les transports successifs*..... 821
7. *Observations sur les transports mixtes par chemins de fer et par d'autres voies de communication*..... 822
8. *Indications sur les règles suivies dans quelques pays étrangers*..... 822

§ 6. — RÈGLES SPÉCIALES AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX.

1. *Contrats de transports internationaux passés en France*..... 824
2. *Contrats de transports internationaux passés à l'étranger*..... 824
3. *Contrats de transports successifs*..... 825
4. *Projet de convention internationale pour les transports par chemin de fer*..... 826
   a. Personnes ayant qualité pour intenter l'action..... 826
   b. Règlement de l'indemnité en cas de retard..... 826
   c. Règlement de l'indemnité en cas de perte ou d'avarie..... 826
   d. Restitution des taxes indûment perçues..... 827
   e. Répartition de la responsabilité entre les diverses Compagnies. 828

CHAPITRE XIX. — EXTINCTION DES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ PAR LA RÉCEPTION DES OBJETS TRANSPORTÉS ET LE PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT.

§ 1. — RÈGLES GÉNÉRALES.

1. *Article 105 du Code de commerce*..... 829
2. *Simultanéité nécessaire des deux opérations. Ordre de ces opérations. Inapplicabilité de l'article 105 aux transports effectués en port payé* 829
3. *Nécessité d'une réception effective*..... 830
4. *Distinction à faire quant à la personne qui a pris livraison et payé le port*..... 831
5. *Applicabilité de l'article 105 envers l'expéditeur comme envers le destinataire*..... 832
6. *Applicabilité aux livraisons à domicile comme aux livraisons en gare.* 832

Pages.

7 *Applicabilité malgré la hâte inhérente aux opérations des Compagnies de chemins de fer* 832
8. *Applicabilité malgré un prétendu usage de la Compagnie d'admettre les réserves après coup* 833
9. *Applicabilité malgré des allégations vagues, sur la résistance opposée par les agents de la Compagnie à l'acceptation des réserves du destinataire* 833
10. *Inapplicabilité au cas où le destinataire a manifesté son intention de poursuivre la réparation du préjudice, comme au cas où la Compagnie a reconnu sa dette* 833
11. *Inapplicabilité en cas d'empêchement résultant, soit de la force majeure, soit du fait de la Compagnie, et en cas de fraude ou d'infidélité* 834
12. *Inapplicabilité pour les actes qui ne se rattachent pas directement au transport* 834
13. *Renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 105* 834
14. *Irrecevabilité de l'exception, si elle est opposée pour la première fois devant la Cour de cassation* 835
15. *Observations sur les transports internationaux* 835

§ 2. — APPLICATION AUX RETARDS DANS LA LIVRAISON DES MARCHANDISES.

1. *Applicabilité de l'article 105 du Code de commerce aux actions pour retard dans la livraison des marchandises* 836
2. *Applicabilité malgré l'ignorance du jour de l'expédition* 836

§ 3. — APPLICATION AUX AVARIES ET DÉCHETS OU PERTES PARTIELLES. RÈGLES SPÉCIALES.

1. *Applicabilité aux avaries occultes comme aux avaries apparentes* 837
2. *Applicabilité malgré les difficultés de la vérification, si cette vérification n'a pas été rendue impossible par la force majeure ou le fait de la Compagnie* 837
3. *Applicabilité malgré un prétendu usage de la Compagnie d'admettre les vérifications après coup* 838
4. *Applicabilité malgré un bulletin de garantie délivré à la Compagnie par l'expéditeur* 838
5. *Applicabilité malgré une constatation presque immédiate ou malgré une vérification antérieure, mais non contradictoire* 838
6. *Applicabilité malgré l'affirmation ou la preuve que l'avarie existait avant la réception* 839
7. *Applicabilité malgré la reconnaissance contradictoire et préalable de l'avarie, si les deux parties ont été d'accord pour attribuer cette avarie au vice propre de la chose* 839
8. *Applicabilité à des marchandises restées en gare, après réception et paiement, si le destinataire n'a pas été empêché de les enlever par le fait de la Compagnie* 839
9. *Inapplicabilité en cas d'obstacle à la vérification par un événement de force majeure ou par le fait de la Compagnie* 839

Pages.

10. *Inapplicabilité à des marchandises restées en gare après réception, par le fait de la Compagnie, et avariées pendant ce séjour* 840
11. *Inapplicabilité en cas de fraude, d'infidélité ou de dissimulation de la Compagnie* 840

§ 4. — APPLICATION AUX DEMANDES EN DÉTAXE. — RÈGLES SPÉCIALES.

1. *Distinction établie par la jurisprudence* 841
2. *Applicabilité au cas de fausse direction donnée au transport* 841
3. *Applicabilité au cas d'un changement de direction, par suite d'interruption de la voie* 841
4. *Applicabilité au cas d'un stationnement trop prolongé des marchandises.* 841
5. *Examen de la jurisprudence relative aux litiges sur les tarifs applicables* 842
6. *Inapplicabilité au cas d'erreur dans le calcul de la taxe* 843
7. *Inapplicabilité aux actions intentées par les Compagnies pour paiement des taxes et des suppléments de taxes* 843

CHAPITRE XX. — PRESCRIPTION DES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ POUR PERTE OU AVARIE DES MARCHANDISES.

1. *Article 108 du Code de commerce* 845
2. *Pas de distinction à faire quant à la profession de l'expéditeur ou du destinataire* 846
3. *Applicabilité en cas de perte de la marchandise, sans que la Compagnie ait à prouver cette perte ni que le demandeur ait à l'admettre* 846
4. *Applicabilité malgré l'imputation à la Compagnie de fautes n'ayant pas le caractère de fraude ou d'infidélité* 846
5. *Causes interruptives de la prescription* 847
6. *Inapplicabilité au cas de non-envoi de la marchandise* 848
7. *Inapplicabilité au cas de fraude ou d'infidélité* 849
8. *Inapplicabilité pour les actes qui ne se rattachent pas directement au transport* 849
9. *Renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 108* 849
10. *Origine du délai de prescription, en cas de perte, quand le délai de transport n'est pas fixé* 849
11. *Origine du délai pour les actions contre une Compagnie autre que la dernière, en cas de transport commun* 850
12. *Cas particulier de la suspension des délais de prescription, par suite des événements de guerre* 850
13. *Applicabilité de l'article 108 et origine du délai de prescription pour les actions récursoires des commissionnaires ou voituriers, en cas de transports communs ou successifs* 850
14. *Observations sur les transports mixtes par terre et par mer* 851
15. *Observations sur les transports internationaux* 852

Chapitre XXI. — Critique des articles 105 et 108 du code de commerce. — Réforme a l'étude.

Pages.

1. *Critique de l'article 105* 853
2. *Critique de l'article 108* 856
3. *Réforme proposée par le Gouvernement* 856
4. *Législation étrangère* 859
   a. Allemagne 859
   b. Angleterre 860
   c. Belgique 860
   d. Espagne 860
   e. Hollande 860
   f. Italie 860
   g. Suisse 861
5. *Projet de convention internationale pour les transports par chemins de fer* 861
   a. Effets de la réception de la marchandise et du paiement de la lettre de voiture 861
   b. Prescription des actions 862

Chapitre XXII. — Du transport des marchandises dans ses rapports avec les contributions indirectes, la douane ou l'octroi. — Des transports prohibés.

§ 1er. — Contributions indirectes.

1. *Boissons* 863
   a. Formalités pour la circulation 863
   b. Formalités spéciales à l'entrée des villes 866
   c. Caractère des infractions aux lois sur le transport des boissons. 866
   d. Moyen fourni aux Compagnies pour échapper à la condamnation en cas de fraude (Loi du 21 juin 1873). Recours en garantie 867
   e. Agents soumis aux poursuites. Responsabilité civile des Compagnies 869
   f. Avances pour droits de régie. Responsabilité des Compagnies envers les expéditeurs ou destinataires 870
2. *Sucres, sels, tabacs* 870

§ 2. — Douanes.

1. *Formalités pour l'importation, l'exportation ou le transit* 872
2. *Dispositions de la loi du 11 juin 1842. Conventions internationales* 874
3. *Opérations en douane faites par les Compagnies* 874
4. *Délais pour les opérations en douane* 875
5. *Droits de magasinage. Camionnage d'office à l'entrepôt* 875
6. *Caractère des infractions aux lois douanières* 875

Pages.

7. *Moyen fourni aux Compagnies pour échapper à la condamnation en cas de fraude (Loi du 22 août 1791). Recours en garantie* 876
8. *Agents soumis aux poursuites* 877
9. *Avances faites par les Compagnies pour les droits de douane ou transactions. Responsabilité civile des Compagnies envers les expéditeurs ou destinataires* 877

§ 3. — Octrois.

1. *Formalités pour l'introduction des marchandises dans les lieux sujets à l'octroi* 879
2. *Situation légale des gares au point de vue de l'octroi. Obligations respectives des Compagnies et des destinataires pour les déclarations* 879
3. *Situation spéciale des gares de Paris* 881
4. *Caractère des infractions aux lois et règlements sur les octrois* 882
5. *Recours en garantie* 882
6. *Agents soumis aux poursuites. Responsabilité civile de la Compagnie.* 882
7. *Avances faites par les Compagnies. Responsabilité civile des Compagnies envers les expéditeurs ou destinataires* 883
8. *Valeur des registres de la Compagnie pour la preuve de la fraude* 883

§ 4. — Prohibitions temporaires ou permanentes.

1. *Gibier* 885
2. *Poisson* 886
3. *Lettres* 886
   a. Dispositions de l'arrêté du 27 prairial an IX et de la loi du 6 avril 1878 886
   b. Étendue de l'immunité relative à la correspondance des Compagnies 886
   c. Immunité relative aux sacs de procédure 888
   d. Immunité relative à la correspondance des fonctionnaires du contrôle 889
   e. Caractère des infractions aux lois sur le monopole des postes. 889
   f. Agents responsables 889

Chapitre XXIII. — Règles de compétence et de procédure.

§ 1. — Autorité judiciaire.

1. *Compétence générale de l'autorité judiciaire* 891
2. *Compétence des divers tribunaux de l'ordre judiciaire* 891
   a. Tribunaux de commerce 891
   b. Tribunaux civils 893
   c. Tribunaux correctionnels 893
3. *Compétence à raison du lieu* 894
   a. Tribunaux civils 894
   b. Tribunaux de commerce 897

Pages.
c. Tribunaux correctionnels 899
4. *Observations sur les chemins de fer de l'État* 900
5. *Observations sur les instances entre étrangers et Français ou entre étrangers* 900
6. *Assignations. Commandements à fin de saisie-exécution* 902
7. *Expertises* 904
8. *Livres de commerce, factures, etc* 904
9. *Preuve testimoniale* 906
10. *Présomptions* 906
11. *Descente sur les lieux* 906
12. *Autorité de la chose jugée au correctionnel* 907
13. *Appréciation souveraine des faits. Contrôle de la Cour de cassation. Motifs des jugements* 907
14. *Limites imposées à l'autorité judiciaire dans l'exercice de sa juridiction* 910

§ 2. — JURIDICTION ADMINISTRATIVE.

1. *Compétence de la juriction administrative* 912
2. *Interprétation et application des contrats de concession* 912
3. *Application des traités conclus entre l'État et les Compagnies pour certains transports* 913
4. *Recours pour excès de pouvoirs contre les décisions administratives* 913
a. Recours formés par les Compagnies 913
b. Recours formés par les particuliers 914

QUATRIÈME PARTIE

SERVICES EXTÉRIEURS FACULTATIFS. EMBRANCHEMENTS. OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES POUR LES SERVICES PUBLICS

CHAPITRE PREMIER. — SERVICES EXTÉRIEURS FACULTATIFS. FACTAGE OU CAMIONNAGE AU DÉPART. CORRESPONDANCE. RÉEXPÉDITION.

1. *Services extérieurs obligatoires et services facultatifs* 919
2. *Dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'article 53 du cahier des charges* 920
3. *Services extérieurs organisés et exploités par les Compagnies ou pour leur compte. Applicabilité de l'article 53 du cahier des charges* 921
4. *Traités avec les entreprises de transport par terre ou par eau* 923
a. Application de l'article 53 du cahier des charges 924
b. Nécessité de l'autorisation préalable au point de vue administratif 926
c. Principes suivis par l'Administration dans l'examen des traités. 927
d. Instruction préparatoire 928

Pages.

e. Forme des subsides accordés par les Compagnies aux entreprises de correspondance ou de réexpédition 929
5. *Sanction pénale et sanction civile de l'article 53 du cahier des charges.* 930
a. Sanction pénale 930
b. Sanction civile 931
c. Compétence de l'autorité judiciaire 932
6. *Observations sur les tarifs communs entre les Compagnies et les entreprises de correspondance* 932
7. *Obligations des Compagnies vis-à-vis des voyageurs ou des expéditeurs, pour les services extérieurs exploités par elles ou ayant fait l'objet, soit de traités, soit de tarifs communs* 933
8. *Caractère facultatif des services extérieurs pour les destinataires* ... 935
9. *Règles de police étrangères à l'exploitation des chemins de fer* 935

Chapitre II. — Droits et obligations réciproques des Compagnies pour les réseaux s'embranchant les uns sur les autres.

1. *Droit du Gouvernement pour la concession des lignes d'embranchement.* 936
2. *Droits et obligations réciproques des Compagnies pour la circulation de leur matériel* 936
3. *Droits et obligations réciproques des Compagnies pour les gares communes* 939
4. *Droits et obligations réciproques des Compagnies pour l'usage commun du matériel* 945
5. *Droits et obligations réciproques des Compagnies pour les échanges de marchandises sans intermédiaire* 946
6. *Tarifs communs. Renvoi* 947
7. *Règles de compétence* 947
a. Droit de circulation 947
b. Communauté des gares 947
c. Usage du matériel 948
d. Continuité du service 949
8. *Renseignements sur les « Running powers » en Angleterre* 949

Chapitre III. — Régime des embranchements particuliers.

1. *Établissement des embranchements particuliers* 952
2. *Entretien. Gardiennage. Manœuvre des aiguilles et des signaux* 954
3. *Exploitation* 955
a. Obligation de la Compagnie d'envoyer ses wagons sur les embranchements particuliers 955
b. Délai imparti à la Compagnie pour livrer les wagons destinés à être chargés sur les embranchements 955
c. Délai pendant lequel l'embranché peut conserver les wagons .. 956
d. Droit de loyer des wagons 957

Pages.

e. Frais accessoires..... 959
f. Taxe de transport sur la ligne principale..... 960
g. Délais de transport..... 961
h. Pesage..... 962
i. Avaries au matériel..... 962
4. *Droit de l'Administration de prescrire des modifications ultérieures dans les dispositions des embranchements*..... 962
5. *Droit de l'Administration d'ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure ou la suspension du service*..... 963
6. *Règles de compétence*..... 964
7. *Règles de police*..... 964
8. *Nombre des embranchements particuliers*..... 964

CHAPITRE IV. — TRANSPORTS MILITAIRES PAR CHEMINS DE FER.

§ 1. — CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.

1. *Textes sur lesquels sont fondés les droits de l'État*..... 965
a. Cahier des charges..... 965
b. Loi du 24 juillet 1873..... 966
c. Loi du 13 mars 1875..... 966
d. Loi du 3 juillet 1877..... 967
e. Règlement d'administration publique du 2 août 1877..... 968
2. *Traité entre le Ministre de la guerre, stipulant pour l'État, d'une part, et les Compagnies, d'autre part, relativement aux transports de la guerre*..... 969
3. *Division des transports militaires*..... 969

§ 2. — TRANSPORTS ORDINAIRES.

1. *Historique de la réglementation de détail pour les transports ordinaires des militaires ou marins, de leurs bagages et de leurs chevaux, conformément à l'article 54 du cahier des charges*..... 971
2. *Personnel appelé à bénéficier de la réduction prévue par l'article 54 du cahier des charges*..... 972
3. *Réductions bénévoles accordées par les Compagnies*..... 981
4. *Nombre des chevaux attribués aux officiers, assimilés et employés militaires de tous grades*..... 982
5. *Bagages*..... 982
6. *Règles diverses relatives au transport des militaires isolés*..... 983
a. Autorités compétentes pour ordonner ou autoriser le transport des isolés..... 983
b. Feuilles de route..... 983
c. Titres tenant lieu de feuille de route..... 984
d. Dispositions spéciales aux gendarmes..... 985
e. Classes accessibles aux officiers, sous-officiers et soldats..... 985
f. Admission des militaires dans les trains rapides..... 986
g. Places de luxe..... 986

Pages.

h. Conditions de transport des chevaux à prix réduit..... 986
i. Observations sur les voitures particulières et les voitures de cantinières..... 987
j. Frais accessoires..... 988
k. Minimum de perception..... 988
l. Droit des militaires de profiter des tarifs réduits exceptionnellement au-dessous du quart du maximum légal..... 988
m. Avis à donner aux administrations de chemins de fer par l'autorité militaire..... 989
n. Mesures d'ordre diverses..... 989
7. *Règles diverses relatives au transport des corps et des détachements*... 990
a. Renvoi à certaines règles déjà exposées pour le transport des militaires isolés..... 990
b. Autorités compétentes pour ordonner le transport des corps et des détachements..... 990
c. Transport des détachements par les trains ordinaires de l'exploitation..... 990
d. Transport des troupes par trains spéciaux..... 992
8. *Règles relatives au transport du matériel*..... 994
a. Autorités compétentes pour délivrer les ordres de transport du matériel..... 994
b. Règles diverses contenues dans le règlement de 1874-1884..... 994
c. Traité pour les transports de la Guerre..... 995
d. Intervention de la Commission militaire supérieure des chemins de fer..... 997

§ 3. — TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

1. *Principes généraux*..... 999
2. *Indications sommaires sur les principales autorités spécialement préposées aux transports stratégiques*..... 1000
a. Commission militaire supérieure des chemins de fer..... 1000
b. Commissions d'études..... 1001
c. Commissions de lignes..... 1002
d. Commissions de gare..... 1002
e. Direction générale des chemins de fer de campagne..... 1002
f. Délégation de la Commission supérieure à l'armée..... 1002
g. Direction des chemins de fer de campagne..... 1003
h. Commissions des chemins de fer de campagne..... 1003
i. Commandements de gare..... 1003
j. Compagnies d'ouvriers de Chemins de fer du génie..... 1003
k. Sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne. 1004
3. *Préparation des transports stratégiques*..... 1005
4. *Transports exécutés en deçà de la base d'opérations*..... 1005
5. *Transports exécutés au delà de la base d'opérations*..... 1006
6. *Transport du matériel en temps de guerre*..... 1008
7. *Transport des malades et blessés en arrière de l'armée*..... 1008

Pages.

8. *Instructions ou règlements divers à consulter* 1009
9. *Observations sur la situation de la France au point de vue des transports stratégiques* 1010

§ 4. — Contentieux des transports militaires. — Règles de compétence.

1. *Contentieux de l'application du cahier des charges* 1018
2. *Contentieux des traités pour les transports généraux* 1018

Chapitre v. — Obligations des compagnies pour les transports de la poste et pour les communications télégraphiques.

§ 1er. — Transports postaux.

1. *Obligation de réserver deux compartiments de 2e classe dans chaque train ordinaire pour les transports postaux* 1019
2. *Obligation éventuelle de transporter gratuitement les voitures de la poste* 1019
3. *Train journalier de la poste. Avis à donner à l'Administration des postes pour les changements à apporter à l'horaire des trains ordinaires* 1020
4. *Trains spéciaux* 1021
5. *Trains extraordinaires* 1021
6. *Transport des agents des postes* 1021
7. *Objets jouissant de la gratuité du transport* 1022
8. *Terrains mis à la disposition du service des postes dans les gares* 1023
9. *Appareils pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains* 1024
10. *Droit d'introduction dans les gares des agents chargés du service* 1024
11. *Accidents. Transports prohibés* 1024
12. *Règles de compétence* 1024
13. *Observations sur les chemins de fer d'intérêt local* 1025

§ 2. — Colis postaux.

1. *Organisation du service des colis postaux* 1027
2. *Conditions de détail du tarif commun des colis postaux* 1030
3. *Délais de livraison* 1030
4. *Règles de compétence* 1031
5. *Observations sur les chemins de fer d'intérêt local* 1031

§ 3. Communications télégraphiques. Transports pour l'administration des télégraphes.

1. *Obligations des Compagnies pour les lignes télégraphiques de l'État* .. 1032
   a. Établissement 1032
   b. Surveillance. Réparation d'accidents 1032
   c. Transport des agents des télégraphes 1032

Pages.

d. Transport du matériel de l'État.... 1033
e. Dépôt du matériel de l'État.... 1033
2. *Communications télégraphiques de la Compagnie*.... 1034
a. Dispositions du cahier des charges.... 1034
b. Nécessité d'une autorisation.... 1034
c. Emploi des lignes télégraphiques des Compagnies.... 1034
d. Personnel préposé aux bureaux télégraphiques des Compagnies.... 1035
e. Mesures d'ordre et de contrôle.... 1036
f. Transmission des dépêches des Compagnies par les fils de l'État en cas d'accident.... 1036
g. Responsabilité des Compagnies pour la transmission des dépêches privées.... 1036
3. *Comparaison entre le régime français et celui de divers pays étrangers*.... 1037
a. Établissement des lignes de l'État.... 1037
b. Surveillance et entretien des lignes de l'État.... 1037
c. Transport des agents des télégraphes.... 1037
d. Transport du matériel de l'État.... 1038
e. Établissement des communications télégraphiques des Compagnies.... 1038
f. Surveillance et entretien des lignes ou des fils des Compagnies.... 1038
g. Droit des Compagnies pour la transmission des dépêches de service.... 1038
h. Transmission des dépêches privées par les agents des Compagnies.... 1039
i. Contrôle de l'État.... 1040
j. Observations.... 1040
4. *Communications téléphoniques de la Compagnie*.... 1040
5. *Police des lignes télégraphiques*.... 1041
6. *Règles de compétence*.... 1041
7. *Observations sur les chemins de fer d'intérêt local*.... 1041
8. *Franchise accordée aux fonctionnaires du contrôle. Renvoi*.... 1041

CHAPITRE VI. — TRANSPORTS POUR LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET POUR LE MINISTÈRE DES FINANCES.

1. *Ministère de l'intérieur*.... 1042
2. *Ministère des finances*.... 1043
3. *Règles de compétence*.... 1843
4. *Observations diverses sur les transports par chemins de fer pour le compte des Administrations publiques*.... 1044

CINQUIÈME PARTIE

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC DES CHEMINS DE FER. — ÉVALUATION DU TRAFIC DES LIGNES ET DES STATIONS NOUVELLES

CHAPITRE PREMIER. — DONNÉES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC ET LES RECETTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

1. *Développement progressif de la circulation et des recettes de l'exploitation sur le réseau Français. Variations du produit kilométrique*.. 1047
2. *Mouvement de la circulation et recettes de l'exploitation dans les divers pays*..... 1056

CHAPITRE II. — ÉVALUATION DU TRAFIC PROBABLE DES LIGNES ET DES STATIONS NOUVELLES.

1. *Observations préliminaires*..... 1061
2. *Mémoire publié en 1868 par M. l'ingénieur Michel sur le trafic probable des chemins de fer d'intérêt local*..... 1062
3. *Note publiée par M. Cossmann dans la Revue générale des chemins de fer (janvier 1879)*..... 1065
4. *Étude de M. Baum sur les chemins de fer d'intérêt local*..... 1067
5. *Études statistiques publiées dans l'Album de statistique graphique du Ministère des travaux publics*..... 1068
6. *Méthode des comptages sur les routes*..... 1069
7. *Observations sur les procédés d'évaluation à employer*..... 1070
8. *Observations sur les modifications apportées au trafic des lignes anciennes*..... 1072
9. *Évaluation de la recette supplémentaire produite par l'établissement d'une station nouvelle*..... 1073

PREMIÈRE PARTIE

GÉNÉRALITÉS SUR LES TARIFS

TRAITÉ
DES CHEMINS DE FER

ÉCONOMIE POLITIQUE — COMMERCE — FINANCES
ADMINISTRATION — DROIT
ÉTUDES COMPARÉES SUR LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS

CHAPITRE PREMIER

CLASSIFICATION ET DÉFINITION DES TARIFS

DISTANCES D'APPLICATION

1. Tarif légal. — L'article 42 du cahier des charges détermine les taxes que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession pour « s'indemniser de ses travaux et dépenses ».

Le tarif ainsi fixé par le contrat porte, dans le vocabulaire usuel des chemins de fer, la dénomination de *tarif légal*.

On lui donne encore le nom de *tarif maximum*, parce qu'il constitue une limite supérieure au-dessous de laquelle l'article 48 du cahier des charges permet au concessionnaire d'abaisser ses taxes « soit pour le « parcours total, soit pour les parcours partiels, avec ou sans conditions ».

La désignation de *tarif plein* et celle de *tarif du cahier des charges* sont aussi employées comme synonymes des précédentes.

2. Division en droit de péage et prix de transport. — Les prix maxima déterminés par l'article 42 du cahier des charges sont divisés en deux parties, à savoir :

— le droit de *péage*, qui correspond aux charges du capital de premier établissement et aux frais d'entretien de la voie ferrée ;

— le prix de *transport*, qui correspond aux charges d'acquisition et à l'entretien du matériel roulant, aux frais de traction et aux dépenses de l'exploitation.

Le prix de transport n'est dû à la Compagnie que si elle effectue elle-même le transport à ses frais et par ses propres moyens, c'est-à-dire avec son matériel roulant et son personnel. Dans le cas contraire, elle n'a droit qu'au prix fixé pour le péage.

A l'origine des chemins de fer, les Pouvoirs publics attribuaient une grande importance à cette division des taxes; ils envisageaient l'éventualité de la coexistence de plusieurs entreprises exploitant simultanément la même voie ferrée, chacun y faisant circuler ses trains et y effectuant des transports. L'hypothèse ne s'est pas réalisée et ne pouvait se réaliser, à raison des difficultés matérielles contre lesquelles les entreprises ainsi juxtaposées seraient venues inévitablement se heurter pour l'organisation du service et pour le maintien du bon ordre et de la sûreté de l'exploitation.

La décomposition du tarif légal n'en a pas moins été maintenue dans les cahiers des charges, dont l'article 61 réserve expressément aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement la faculté de faire circuler sur la ligne leurs machines, voitures et wagons, à charge par elles d'acquitter le péage et d'observer les règlements de police et de service.

Nous reviendrons sur les applications qu'a reçues cette clause des contrats de concession, lorsque nous traiterons des rapports des Compagnies entre elles.

Aux termes de l'article 48 du cahier des charges, en cas d'abaissement des tarifs, la réduction porte proportionnellement sur le péage et sur le prix de transport.

3. Classification des tarifs au point de vue des conditions d'application. — Les Compagnies ont largement usé de la faculté que leur conférait l'article 48 du cahier des charges, d'abaisser les taxes au-dessous des maxima fixés par l'acte de concession.

Les tarifs effectivement perçus se répartissent, au point de vue des conditions d'application, en *tarifs généraux* et *tarifs spéciaux*.

Les *tarifs généraux* sont ceux qui s'appliquent, sans conditions autres que celles du cahier des charges.

Les *tarifs spéciaux*, dits aussi *tarifs conditionnels*, sont ceux dont l'application est subordonnée, non seulement aux conditions du cahier des charges, mais encore à des conditions supplémentaires que les voyageurs ou les expéditeurs acceptent en échange d'une réduction de prix. Nous indiquerons plus loin quelles sont ordinairement ces conditions supplémentaires. Les tarifs spéciaux sont nécessairement inférieurs au tarif légal et même au tarif général. Aussi les désigne-t-on également par l'expression : *tarifs réduits*.

A peine est-il utile de faire remarquer que le *tarif légal* est une variété, un cas particulier des *tarifs généraux*.

4. **Classification des tarifs au point de vue de leur forme.** — Les taxes peuvent se présenter sous deux formes bien différentes.

Tantôt le tarif régit toutes les relations du réseau ou du moins un groupe de relations, en les soumettant à des taxes qui ne dépendent que de la distance et qui se calculent d'après une formule déterminée ; il est alors à *prix kilométrique*.

Tantôt, au contraire, il ne régit que les relations entre deux points donnés du réseau et n'indique que la taxe totale correspondante ; il porte alors le nom de *tarif à prix fait*, *tarif à prix ferme* ou *tarif de gare à gare*.

5. **Classification des tarifs au point de vue du rapport entre la taxe totale et la distance.** — Lorsque le tarif est à prix kilométrique, la *base*, c'est-à-dire la taxe correspondant à chaque kilomètre parcouru, peut être uniforme, quelle que soit la distance de transport. Le tarif est alors *proportionnel*. Pour calculer la taxe correspondant à un transport, il suffit de multiplier la distance par la base unique.

La *base* peut au contraire varier avec la distance, de telle sorte que la taxe totale ne soit plus proportionnelle à la distance ; le tarif est alors *différentiel* (1).

Les tarifs différentiels peuvent affecter la forme de tarifs à prix kilométrique ou de tarifs à prix faits.

On peut imaginer de nombreuses combinaisons pour la variation de la base avec la distance. Les plus usitées sont les deux suivantes, en ce qui concerne les tarifs à prix kilométrique :

1° La base, quoique se modifiant avec la distance, est unique pour un

(1) On emploie aussi la dénomination, moins heureuse, de « Tarif à la distance ».

transport déterminé et s'applique à toute la longueur du parcours, de l'origine au point terminal.

Par exemple, la taxe sera calculée à raison de :

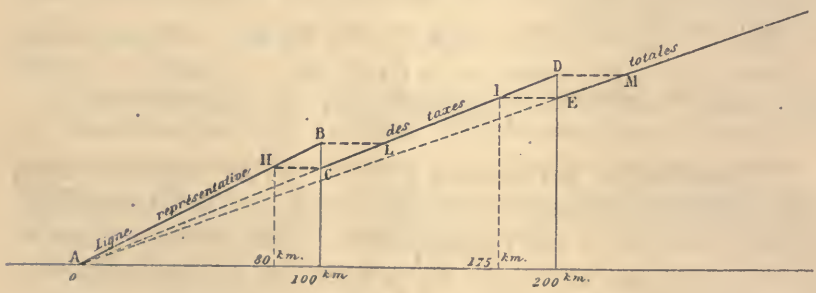
— 0 fr. 10 par kilomètre, pour les transports dont la distance sera inférieure à 100 kilomètres;

— 0 fr. 08 par kilomètre, pour les transports dont la distance sera égale ou supérieure à 100 kilomètres, mais inférieure à 200 kilomètres;

— 0 fr. 07 par kilomètre, pour les transports dont la distance sera égale ou supérieure à 200 kilomètres.

C'est ainsi qu'à 60 kilomètres elle sera de : (60×0 fr. 10) ou 6 fr. »»;
à 140 — (140×0 fr. 08) ou 11 fr. 20;
à 250 — (250×0 fr. 07) ou 17 fr. 50.

Graphiquement, le tarif pourra se représenter par le diagramme suivant, dans lequel les lignes droites *A B*, *C D* et *E F* figureront respectivement les taxes totales correspondant aux parcours n'atteignant pas 100 km., compris entre 100 km. et 199 km., enfin égaux ou supérieurs à 200 km.



Sans le correctif que nous allons indiquer, la taxe applicable à un parcours donné serait souvent, dans ce système de tarification, supérieure à la taxe applicable à des parcours plus longs.

Ainsi, en poursuivant les calculs pour l'exemple précédemment cité, les parcours de 81 à 99 kilomètres seraient taxés plus cher que les parcours égaux ou immédiatement supérieurs à 100 km.; il en serait de même pour les parcours de 176 à 199 km. comparés aux parcours égaux ou immédiatement supérieurs à 200 km.

On y pourvoit de plusieurs manières :

a. Tantôt, et le plus souvent, il est stipulé que, dans l'étendue de chacun des gradins de l'échelle des distances, la taxe totale n'excédera

jamais celle qui correspond à la plus courte distance de l'échelon supérieur. Pour reprendre encore le même exemple, la taxe applicable à la distance de 100 km. étant de 8 francs, les perceptions sont limitées à ce maximum entre 0 et 99 km.; la taxe applicable à la distance de 200 km. étant de 14 francs, les perceptions sont limitées à ce chiffre entre 100 et 199 km.

Cette limitation engendre une autre anomalie; elle soumet à la même taxe totale des parcours notamment différents ; dans notre exemple, la taxe reste constante entre 80 et 100 km., ainsi qu'entre 175 et 200 km.

Graphiquement, les tronçons de droites inclinées *H B* et *I D* sont remplacés par les tronçons d'horizontales *H C* et *I E*, de manière à raccorder entre elles les droites *A H* et *C D*, *C I* et *E F*. La ligne représentative des taxes devient *A H C I E F*.

b. Parfois, au contraire, on substitue la clause du minimum à celle du maximum. On stipule alors que, dans l'étendue de chacun des gradins, la taxe totale ne sera pas inférieure à celle qui correspond à la distance extrême du gradin précédent.

Pour continuer encore l'application du même exemple, la taxe applicable à la distance de 100 km. avec la base du premier échelon étant de 10 francs, la perception ne peut descendre au-dessous de ce chiffre entre 101 et 200 km.; la taxe applicable à la distance de 200 km. avec la base du second échelon étant de 16 francs, la perception ne peut descendre au-dessous de ce chiffre pour les transports à plus de 200 kilomètres.

Comme la limitation par voie de maxima, la limitation par des minima soumet à la même taxe totale des parcours très différents ; dans notre exemple, la taxe est constante entre 100 et 125 km., ainsi qu'entre 200 et 229 km.

Graphiquement, les tronçons de droites inclinées *C L* et *E M* sont remplacés par les tronçons d'horizontales *B L* et *D M*, de manière à raccorder entre elles les droites *A B* et *L D*, *L D* et *M F*. La ligne représentative des taxes devient *A B L D M F*.

c. On peut encore recourir à des paliers intermédiaires, c'est-à-dire stipuler des limites comprises entre les deux taxes qui correspondent aux points de séparation des échelons de distance, lesdites taxes calculées successivement d'après les bases applicables aux deux échelons. On a ainsi des chiffres qui constituent tout à la fois un maximum pour les taxes du premier des deux échelons et un minimum pour les taxes du second.

La base pour un gradin de l'échelle des distances se modifiant quand la longueur du parcours dépasse la limite de ce gradin, les tarifs que nous venons de définir ont été souvent désignés sous le nom de *tarifs à la distance, à bases variables*.

2° Dans le second système, il est fait encore une échelle des distances; mais, pour chacun des gradins de cette échelle, la base reste constante, quelle que soit la longueur du parcours; la taxe afférente à la traversée d'un gradin ne se modifie pas, quel que soit le nombre des autres gradins franchis par le voyageur ou par la marchandise.

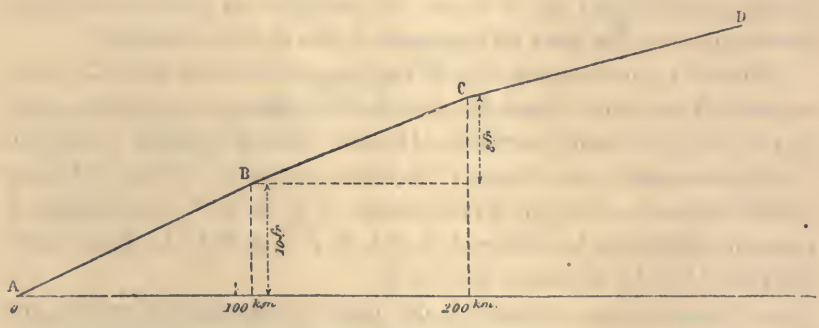
Par exemple, la taxe sera fixée, à raison de :

— 0 fr. 10 par kilomètre, jusqu'à 100 kilomètres au plus;
— 0 fr. 08 par kilomètre en sus des cent premiers, jusqu'à 200 kilomètres;
— 0 fr. 06 par kilomètre en sus des deux cents premiers.

Elle sera :

Pour un parcours de 50 km.,	de (50 × 0 fr. 10) = ...	5 fr.
— 100 km.,	de (100 × 0 fr. 10) = ...	10 fr.
— 150 km.,	de (100 × 0 fr. 10) + (50 × 0 fr. 08) +	14 fr.
— 200 km.,	de (100 × 0 fr. 10) + (100 × 0 fr. 08) +	18 fr.
— 250 km.,	de (100 × 0 fr. 10) + (100 × 0 fr. 08) + (50 × 0 fr. 06) = ...	21 fr.

Graphiquement, le tarif se représentera par le diagramme suivant, dans lequel la ligne brisée *A B C D* figurera la taxe totale.



Les éléments droits dont se compose cette ligne se raccordent entre eux. Ce système de tarification ne présente donc pas le défaut et n'exige pas l'emploi de l'expédient anormal que nous avons signalé pour le système précédent.

Les tarifs ainsi définis sont désignés sous le nom de *tarifs à la distance, à bases constantes*, ou *tarifs belges*, parce que c'est la Belgique qui les a pratiqués la première.

Ils sont plus simples que les tarifs à bases variables; ils sont aussi

plus rationnels, car ils observent mieux la loi de continuité dans la décroissance de la base, au fur et à mesure que la distance augmente ; dans son rapport de 1878 au Sénat, M. George les a vivement recommandés et les Compagnies les ont adoptés, d'accord avec l'Administration, pour la réforme de leur tarification.

Les deux types de tarifs différentiels que nous venons d'examiner ont cela de commun que le rapport entre la taxe totale et la distance varie en raison inverse de la longueur des parcours. Cela est absolument conforme aux vrais principes. En effet, comme nous l'avons expliqué en traitant du prix de revient des transports, ce prix comprend certains éléments indépendants de la distance et d'autres, au contraire, qui sont proportionnels à cette distance ou qui augmentent du moins avec elle. Les éléments indépendants de la distance, se répartissant sur toute la longueur du parcours, donnent, par kilomètre, une somme d'autant plus faible que cette longueur est plus considérable. Cette seule considération suffit à justifier la décroissance de la base.

La légalité des tarifs différentiels découle du texte même de l'article 48 du cahier des charges, qui permet les abaissements de taxes pour les parcours partiels comme pour le parcours total.

Les contrats de concession ont même adopté la forme différentielle pour le tarif légal applicable à certaines catégories de marchandises.

On en trouve le premier exemple dans l'article 18 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, pour le chemin de Lyon à la Méditerranée : cet article fixait la base kilométrique pour les sels, la fonte brute, les houilles et les minerais de fer, à 8 ou 5 centimes, suivant que les parcours étaient inférieurs ou supérieurs à 100 kilomètres ; sa rédaction offrait le double défaut de ne pas déterminer la base pour les parcours de 100 kilomètres et de ne pas stipuler le correctif destiné à empêcher que des transports à moins de 100 kilomètres fussent taxés plus cher que des transports à plus de 100 kilomètres.

Des dispositions analogues ont été insérées, mais avec un libellé plus satisfaisant, dans deux cahiers des charges annexés à des décrets du 19 juin 1857.

Les conventions passées en 1863 avec les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et en 1869 avec la Compagnie du Nord, ont institué une 4e classe de marchandises, comprenant les houilles, marnes, cendres, fumiers, etc., et taxée à raison de :

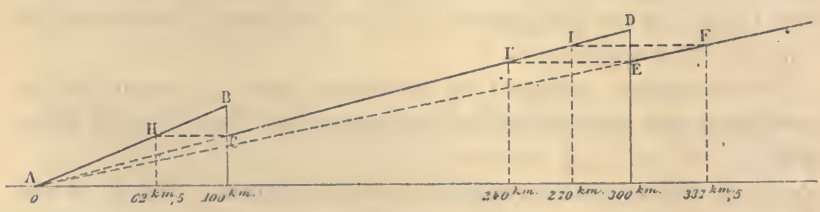
— 8 c. par kilomètre pour les parcours de 100 kilomètres au plus, avec minimum de 5 francs ;

— 5 c. par kilomètre pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, avec minimum de 12 francs;

— 4 c. par kilomètre pour les parcours de plus de 300 kilomètres.

Une convention conclue en 1863 avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a également créé la 4e classe de marchandises, admis la même échelle des distances et les mêmes bases, et stipulé le même maximum de 5 francs pour les parcours de 100 kilomètres au plus; mais, pour le surplus, elle contient des dispositions qui diffèrent de celles des autres contrats de la même année. Le texte inséré au bulletin des lois porte que « pour « les parcours de 101 à 300 kilomètres, la taxe ne pourra être supérieure « à 13 fr. 50 »; il renferme la même mention pour les parcours de plus de 300 kilomètres. C'est là une erreur matérielle; le texte soumis au Corps législatif spécifiait que, pour les parcours de plus de 300 kilomètres, la taxe ne pourrait être inférieure à 13 fr. 50, de telle sorte que les transports de 301 à 337 kilomètres ne fussent pas taxés moins cher que les transports de 270 à 300 kilomètres. Même ainsi rectifié, le libellé de la convention n'est pas très rationnel : car le tarif légal doit fixer des maxima et non des minima. Cette anomalie s'est imposée aux parties contractantes, parce qu'au lieu d'assigner aux taxes perçues pour les transports de 300 kilomètres ou au-dessous le maximum de 12 francs, correspondant à l'application de la base de 4 c. à la distance de 300 kilomètres, elles ont admis un chiffre plus élevé.

Graphiquement, le tarif légal de la 4e classe, sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, serait figuré par la ligne *AHCIF* remplaçant la ligne discontinue *AB*, *CD*, *EF*, tandis que, pour les autres réseaux, elle l'est par la ligne *AHCIEF*; la différence consiste dans la substitution du palier *IF* au palier *IE*.



Nous avons dit précédemment que les Compagnies, cédant aux vœux de l'opinion publique et se conformant aux indications du Ministère des travaux publics, avaient adopté le système belge pour leurs tarifs diffé-

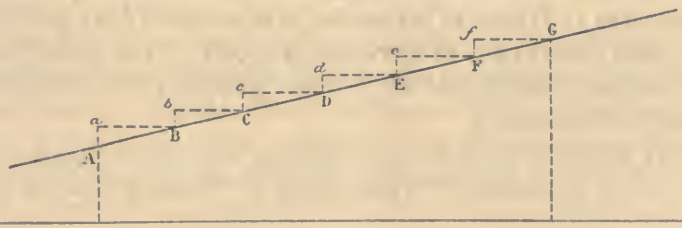
rentiels : la réforme est un fait accompli pour les réseaux de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord et d'Orléans.

Cependant, nous devons signaler une particularité des nouveaux tarifs de la Compagnie de Lyon. De même que les Compagnies de l'Est, du Nord et d'Orléans, elle a établi des barèmes donnant, pour chaque catégorie de transports, les taxes correspondant aux diverses distances. Mais, dans presque tous ses barèmes, au lieu de faire varier la distance de kilomètre en kilomètre, comme les trois autres Compagnies, elle l'a fait varier :

— de 2 en 2 kilomètres, pour les parcours de 112 à 160 kilomètres ;
— de 5 en 5 kilomètres, pour les parcours de 160 à 240 kilomètres ;
— de 10 en 10 kilomètres, pour les parcours de 240 à 360 kilomètres ;
— et de 20 en 20 kilomètres, pour les parcours de plus de 360 kilomètres.

Elle a ainsi constitué des échelons de distance qui sont, au point de vue de la perception de la taxe, considérés comme entièrement parcourus dès qu'ils sont entamés. Par exemple, un transport à 151 kilomètres paie pour 152 kilomètres, un transport à 201 kilomètres pour 205 kilomètres, un transport à 301 kilomètres pour 310 kilomètres, un transport à 441 kilomètres pour 460 kilomètres.

Graphiquement, au delà de 112 kilomètres, les droites dont se compose la ligne figurative de la taxe totale, dans le système belge proprement dit, sont remplacées par une série de gradins :



Le tarif, tout en étant différentiel et à bases constantes, est en même temps un *tarif à paliers*.

Cette forme de tarif est préjudiciable au public qui, dans la plupart des cas, paie pour une distance supérieure à la distance réelle de transport. L'Administration a très vivement insisté pour la suppression des paliers; mais elle a dû consentir à l'ajournement de cette suppression, qui eût imposé à la Compagnie un sacrifice trop lourd en l'état actuel de ses recettes.

6. Classification des tarifs au point de vue de leur spécialité à un réseau ou de leur communauté à plusieurs réseaux. — Les tarifs

applicables aux relations entre les divers points d'un même réseau constituent les *tarifs intérieurs* de ce réseau.

Pour les relations entre deux points situés sur des réseaux différents, la taxe peut être simplement formée par la soudure des divers tarifs intérieurs aux réseaux empruntés, avec addition du droit de transmission à chaque changement de réseau.

Mais souvent les Compagnies se concertent entre elles, pour créer des tarifs inférieurs à ceux qui résulteraient de cette simple soudure et supprimer le droit de transmission; elles créent alors des *tarifs communs*.

Ces tarifs peuvent être communs à deux ou à plusieurs Compagnies.

Quand l'une ou plusieurs des Compagnies sont étrangères, le tarif devient un *tarif international*. Il dessert, soit les relations entre des points situés de part et d'autre de la frontière, soit même les relations entre des points situés l'un et l'autre à l'étranger, mais avec transit sur les rails français.

La pratique offre un certain nombre d'exemples de tarifs communs, concertés non point exclusivement entre des Compagnies de chemins de fer, mais entre des Compagnies de chemins de fer et des Sociétés de navigation maritime. Nous aurons à y revenir plus tard.

7. **Classification des tarifs au point de vue des relations commerciales entre la France et les autres pays ou entre deux pays étrangers, avec passage sur le territoire français.** — Les tarifs dont le but est de faciliter l'écoulement des produits nationaux vers l'étranger sont dits *tarifs d'exportation*.

Ceux qui sont destinés au passage sur le territoire français de marchandises en provenance et à destination de l'étranger sont des *tarifs de transit*.

Enfin, il est des tarifs dont le but implicite ou l'effet sont de faciliter l'entrée des produits étrangers sur notre territoire. On les désigne, sinon dans le langage officiel, du moins dans le langage usuel, sous le nom de *tarifs d'importation*; depuis quelques années, on emploie aussi l'expression plus énergique de *tarifs de pénétration*.

8. **De quelques autres dénominations usuelles.** — Le vocabulaire des chemins de fer contient encore, pour les tarifs, certaines autres dénominations qu'il importe de définir. Ce sont les suivantes:

a. Tarifs de provenance. — Tarifs de destination. — Il est de règle générale que les voyageurs ou les marchandises qui accomplissent le même

parcours sur rails, en se soumettant aux mêmes conditions, doivent être traités sur le pied de la plus complète égalité et qu'en conséquence les Compagnies ne doivent avoir égard, ni à leur provenance, ni à leur destination ultérieure. Elles ne peuvent, par exemple, accorder des réductions de prix à des voyageurs qui seraient venus au chemin de fer par un service déterminé de voitures publiques ou qui recourraient à un service de cette nature, en quittant la voie ferrée, non plus qu'à des marchandises qui proviendraient d'un établissement industriel, d'une localité, d'un pays déterminé, ou qui auraient une destination analogue.

Les tarifs contraires à cette règle seraient soit des *tarifs de provenance*, soit des *tarifs de destination*.

Depuis 1857, l'Administration a presque invariablement repoussé les tarifs de cette nature, comme peu compatibles avec la disposition de l'article 48 du cahier des charges, aux termes de laquelle « la perception des « taxes doit se faire indistinctement et sans aucune faveur ».

Cependant, par une décision du 13 août 1885, le Ministre des travaux publics a cru devoir homologuer, conformément à l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, un tarif spécial (P. V., n° 164, P.-L.-M.; Grande Ceinture; n° 11, Est; et n° 94, Nord) pour le transport à prix réduit, de Marseille vers la région du Nord, des laines brutes et des peaux de mouton brutes en *provenance* de l'Australie. Cette dérogation aux principes s'explique par des considérations de défense contre la voie de Londres ou d'Anvers.

Ce sont encore des raisons tirées de la redoutable concurrence faite par le port d'Anvers à nos ports du Nord, qui ont déterminé le Comité consultatif à proposer récemment l'homologation, au profit de la Compagnie du Nord, d'un ensemble de tarifs réduits pour les marchandises *arrivées par mer* et expédiées, soit des voies des ports, soit des gares de Rouen, Le Tréport, Saint-Valery, Boulogne, Calais, Gravelines et Dunkerque (1).

b. Tarifs de saison. — L'article 48 du cahier des charges porte que les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et *d'un an* pour les marchandises. Cette disposition a été dictée par la nécessité de porter obstacle aux variations trop fréquentes et à l'instabilité des taxes et d'empêcher les conséquences désastreuses qui en seraient résultées pour les transactions commerciales

(1) L'autorité judiciaire a d'ailleurs reconnu la légalité de ces tarifs qu'elle n'a pa jugé contraires au principe d'égalité, attendu que tous les expéditeurs placés dans la même situation peuvent en bénéficier (Cour de cassation, 11 août 1864, Defert et autres contre Cie de P.-L.-M.).

En ce qui concerne particulièrement les marchandises, il faut en rechercher l'origine et la portée dans les débats auxquels a donné lieu devant la Chambre des pairs, au cours de la séance du 4 juillet 1844, l'article 20 du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux. Le Gouvernement, désirant permettre aux Compagnies d'avoir des tarifs d'hiver et des tarifs d'été, avait proposé un délai de six mois seulement; mais la Chambre des députés avait élevé ce délai à un an. Sur les observations de M. le comte Daru, à la Chambre des pairs, M. Dumon, ministre des travaux publics, expliqua que ce relèvement avait pour objet d'interdire les *tarifs de saison*. La Chambre des députés avait craint en effet que les Compagnies de chemins de fer n'abusassent des tarifs de saison, pour combattre les autres entreprises de transport et notamment les entreprises de navigation, pendant les périodes de l'année les plus favorables au fonctionnement de ces entreprises, qu'elles ne tuassent ainsi la concurrence et que le public eût ensuite à souffrir de l'exagération de leur monopole.

Devant la grande Commission d'enquête sur le régime des chemins de fer, instituée en 1861 sous la présidence de M. Michel Chevalier, les Compagnies demandèrent le retour au délai de trois mois, qui avait été en vigueur à l'origine; elles faisaient précisément valoir à l'appui de leur demande l'utilité de certains tarifs de saison. La Commission conclut à abréger le délai d'une année; mais cette conclusion ne reçut point de suite.

En 1865, deux tarifs de saison furent proposés, mais sans succès, par la Compagnie de l'Est et par la Compagnie du Nord, l'un pour le transport de terres argileuses par des wagons à houille en retour, l'autre pour l'allocation de primes de 0 fr. 30 par tonne en hiver et de 1 franc par tonne en été aux destinataires de houille à Paris.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, à la vérité, introduisit en 1882, dans son tarif d'exportation P. V., n° 90, des prix de saison pour les expéditions de houille à destination de Marseille et de Cette, et son exemple fut suivi par la Compagnie du Midi, dans son tarif P. V., n° 40, sur la demande de la Chambre de commerce de Cette. Mais il s'agissait de tarifs d'exportation, pour lesquels l'article 6 du décret du 26 avril 1862 réduit à trois mois la durée minimum d'applicabilité des taxes et dispense les Compagnies de l'homologation préalable.

Tout récemment, les Compagnies ont cherché à tourner la difficulté légale résultant de l'article 48 du cahier des charges, en présentant au Ministre des travaux publics des tarifs qui, tout en n'étant applicables que pendant une partie de l'année, avaient néanmoins une durée indéfinie.

Le Comité consultatif s'est montré très hésitant. Tandis que certains de ses membres considéraient la proposition comme contraire aux intentions du législateur, les autres faisaient valoir :

1° Que le but exclusif de l'article 48 du cahier des charges avait été de faire connaître aux commerçants les tarifs qui leur seraient imposés pendant un délai minimum d'une année, et d'asseoir leurs transactions sur des bases suffisamment stables et certaines, et que ce but était rempli, dès lors que le tarif devait avoir une durée supérieure à un an, quels que fussent ses mouvements alternatifs annoncés et connus par avance;

2° Que, même en prenant à la lettre l'article 48, on avait à envisager la durée de l'ensemble du tarif et non celle de ses éléments.

Ces arguments ingénieux n'ont pas paru décisifs. A la majorité d'une voix, le Comité s'est prononcé contre un projet de tarif de saison de la Compagnie de l'Ouest, pour le transport des tangues (28 janvier 1885), et son avis a été approuvé le 21 février 1885.

Comme divers représentants du Commerce et de l'Agriculture, nous n'avons pas vu cette décision sans quelque regret. Dans la dernière forme adoptée par les Compagnies, les tarifs de saison étaient susceptibles de rendre de réels services au public en même temps qu'à l'industrie des chemins de fer, en permettant d'utiliser, à certaines époques, du matériel immobilisé et d'effectuer des transports économiques. Leur légalité pouvait se défendre et, quand les principes ne s'y opposent pas absolument, l'intérêt général doit être la raison de décider. En matière de transports, il faut faire œuvre commerciale, beaucoup plus qu'œuvre de juriste; entre deux interprétations d'un contrat de concession, il faut savoir choisir celle qui donnera la plus grande somme d'avantages au pays. Le danger des abus ne nous effraie pas : car le devoir et le droit de l'Administration d'y couper court restent toujours intacts; elle demeure suffisamment armée, puisqu'aucune taxe ne peut être perçue sans son exequatur. C'est à elle d'apprécier et de décider, au mieux de l'intérêt général, dans chaque cas particulier.

Quoi qu'il en soit, en fait, les tarifs de saison sont absolument proscrits depuis plus de 40 ans.

c. Tarifs temporaires. — Lorsque les Compagnies soumettent à l'homologation ministérielle des tarifs nouveaux, elles n'en limitent pour ainsi dire jamais la durée. Ces tarifs ne prennent fin que lorsque des circonstances nouvelles et imprévues lors de leur présentation viennent à en nécessiter la modification.

Cependant, dans des cas très rares et tout à fait particuliers, les Com-

pagnies ont, avec l'assentiment de l'Administration, mis en vigueur des tarifs ne devant avoir qu'une durée limitée.

L'objet de ces *tarifs temporaires* est, soit de tenter une expérience dont les résultats sont très incertains, soit de satisfaire à des besoins passagers, comme ceux que peut faire naître une crise commerciale et industrielle.

Ce n'est qu'avec une extrême réserve que les Compagnies créent les tarifs temporaires : car elles savent qu'en pratique, quand elles ont consenti des abaissements de taxes, il leur est à peu près impossible d'en priver ultérieurement le public, sans susciter les plus vives réclamations. L'Administration, de son côté, ne les accepte qu'avec la plus grande circonspection, parce qu'elle subit le contre-coup de ces réclamations.

Le délai minimum de validité des tarifs temporaires est, en règle générale, celui d'une année, qui est fixé par l'article 48 du cahier des charges pour la durée des abaissements de taxes. On peut toutefois citer, comme ayant dérogé à cette disposition essentielle du cahier des charges, divers tarifs mis en vigueur en 1853, 1868 et 1873, pour le transport à prix réduit des céréales, à la suite d'insuffisances dans la récolte nationale. L'application de ces tarifs, avec faculté pour les Compagnies de les relever avant l'expiration des délais réglementaires, a été autorisée dans chaque cas par décret. On a souvent formulé des doutes sur la légalité de cette mesure. Les cahiers des charges des Compagnies ne pouvant subir d'atteintes, même passagères, qu'avec l'intervention de l'autorité compétente d'après la Constitution pour faire et par suite pour modifier les concesssions, on a exprimé l'avis qu'il eût fallu, en 1853 et 1868, des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique et, en 1873, une loi (sénatus-consulte du 23 décembre 1852, loi du 27 juillet 1870). Cette opinion ne nous paraît pas fondée : car il s'agissait d'une application indirecte du droit d'abaissement d'office réservé au Gouvernement par l'article 42 du cahier des charges, en cas de disette (1).

Comme exemples récents de tarifs temporaires, relevés dans le recueil Chaix de 1886, nous mentionnerons :

— le tarif P. V. n° 31 du Nord pour le transport des betteraves. (Ce tarif est intitulé « tarif temporaire » ; il résulte des termes de la décision ministérielle du 23 septembre 1885 que l'application en a été autorisée à titre d'essai, pendant une année à partir du 1er octobre 1885) ;

— les tarifs P. V. nos 14 et 16 de l'Orléans, qui ont prévu, en faveur des transports de combustibles minéraux, de minerai de fer ou de castine,

(1) Voir infra, page 55.

des réductions devant, sauf prorogation, prendre fin le 31 décembre 1886 ou le 31 décembre 1887 ;

— le tarif P. V, n° 38, de Paris-Lyon-Méditerranée, pour le transport à l'exportation des marchandises de Marseille à Cette-Ville (Ce tarif peut être supprimé à toute époque, moyennant avis publié quinze jours à l'avance) ;

— le tarif P. V., n° 39, de Paris-Lyon-Méditerranée, pour le transport du sulfure de carbone et des bois injectés de cette matière (Ce tarif peut être supprimé à toute époque, moyennant avis publié trois mois à l'avance).

La légalité de ces deux derniers tarifs pourrait être discutée.

d. Tarifs de concurrence. — Cette expression désigne, non une catégorie spéciale, une espèce particulière de tarifs, mais des tarifs établis de manière à lutter contre des voies concurrentes et à attirer le trafic sur les rails de la Compagnie qui les institue.

Les *Tarifs de concurrence* peuvent être absolument justifiés ou au contraire illicites, suivant les cas, les circonstances, le régime des chemins de fer, les rapports financiers entre l'État et les concessionnaires, les conventions intervenues entre les Compagnies, etc.

Dans les pays comme l'Angleterre, où les chemins de fer ne sont pas subventionnés et vivent de leurs propres forces, où le trafic est très intense, où les lignes sont très multipliées, les Compagnies ont un grand nombre de tarifs de concurrence, pour lutter, soit entre elles, soit avec les entreprises de navigation. Le public en recueille des avantages ; mais ces avantages ne sont souvent que temporaires : car, ainsi que nous l'avons indiqué dans le chapitre IV du tome I, consacré à l'étude de la concurrence, le combat finit souvent par la mort de l'un des adversaires ou par une entente entre eux, c'est-à-dire par une exagération du monopole qui tient alors le pays à sa discrétion ; parfois aussi il se termine par des désastres financiers dont souffrent cruellement les souscripteurs.

En France, les grandes Compagnies n'ont guère à se faire concurrence ; chacune d'elles a un champ d'action régional ; elles s'entendent, dans la plupart des cas, pour la répartition du trafic entre les lignes susceptibles de lutter les unes contre les autres, par exemple entre les lignes situées près des confins de leur réseau ou les lignes mettant les grands centres en communication avec des ports du même littoral. Les liens financiers qui unissent l'État aux Compagnies ne permettraient point d'ailleurs aux Pouvoirs publics de tolérer une lutte qui pourrait réagir sur le fonctionnement de la garantie d'intérêt.

Mais il y a eu, à une certaine époque surtout, des tarifs de concurrence

entre les grandes Compagnies et les Compagnies secondaires d'intérêt général ou d'intérêt local. Le Ministre des travaux publics devait y apporter une grande vigilance. Quelques-unes de ces Compagnies secondaires avaient reçu des subsides sur les fonds du Trésor ; d'autres étaient subventionnées par les départements ; toutes s'étaient créées avec l'appui moral de l'État, qui avait autorisé leur constitution et prononcé la déclaration d'utilité publique des lignes de leur réseau.

Pendant plusieurs années, il y a eu une concurrence très vive entre le réseau de l'État et la Compagnie d'Orléans. Les conventions de 1883 ont admis, pour y mettre fin, certaines règles de partage ; l'application de ces règles a soulevé de graves difficultés qui ont été aplanies par une entente ultérieure.

Aujourd'hui encore, les Compagnies ont des tarifs de concurrence contre la navigation intérieure, à laquelle elles disputent le transport des marchandises de faible valeur, notamment des combustibles minéraux, des minerais, des bois et de certains produits métallurgiques. Contenus dans de justes limites, ces tarifs doivent être encouragés ; il ne faut point perdre de vue, en effet, que l'un des effets les plus heureux de l'amélioration des rivières ou de l'ouverture des canaux est de stimuler les Compagnies et de les amener à diminuer leurs taxes ; il ne faut point oublier non plus que les chemins de fer tracés parallèlement aux rivières et aux canaux ont, en général, un profil, un tracé et une fréquentation qui se prêtent à des taxes très réduites ; il faut se rappeler enfin que les matières pondéreuses se transportent par wagon complet et même par train complet, c'est-à-dire très économiquement. Toutefois, nous le répétons, il y a une juste mesure à garder. Les tarifs de chemins de fer doivent être rémunérateurs ; sinon, ils porteraient atteinte aux intérêts du Trésor et leur insuffisance démontrerait que les Compagnies ont voulu prendre du trafic qu'en l'état actuel elles ne doivent point desservir. Il importe aussi que la batellerie ne soit point tuée par une concurrence abusive, qui laisserait ensuite le public à la merci du monopole des Compagnies.

Mais nous ne voulons pas nous étendre ici sur ce sujet que nous avons déjà abordé et qui se représentera encore dans la suite de cet ouvrage. Les quelques indications que nous venons de donner suffisent à bien définir le caractère des tarifs de concurrence.

e. Tarifs de détournement. — Lorsqu'une marchandise peut aller d'un point à un autre par deux itinéraires, il est en général un de ces itinéraires sur lequel les frais de transport sont moins élevés, à raison de sa moindre longueur, de son tracé favorable en plan et en profil, des

bifurcations ou des transmissions qu'il évite, de l'intensité de son trafic, etc.

Au point de vue de la meilleure utilisation des chemins de fer, c'est cet itinéraire qui doit être choisi, puisqu'il correspond au minimum de dépenses pour le même service.

On désigne communément sous le nom de *tarifs de détournement* les tarifs dont le but serait de détourner les transports de leur itinéraire rationnel, tel que nous venons de le définir.

Les adversaires des grandes Compagnies les ont souvent accusées de faire des détournements, non seulement au détriment des Compagnies secondaires, mais encore au détriment de leur nouveau réseau, qui, avant les conventions de 1883, jouissait seul de la garantie d'intérêt et qui se trouve encore aujourd'hui dans la même situation pour les deux Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Suivant le proverbe, il n'y a pas de fumée sans feu. Le grief n'était pas complètement dénué de fondement, malgré la vigilance de l'Administration; mais il était très exagéré, en ce qui concernait le partage du trafic entre l'ancien et le nouveau réseau, attendu que le premier de ces deux réseaux avait un produit réservé, au-dessus duquel les excédents de recettes se déversaient intégralement sur le second, pour venir en atténuation de la garantie d'intérêt de l'État.

f. Prix de couverture. — Quand une Compagnie est en possession de l'itinéraire auquel doivent être attribués les transports, soit par application des règles conventionnelles de partage du trafic, soit parce que cet itinéraire correspond au minimum des frais d'exploitation, elle doit, en fait, régler ses prix de manière à le désigner aux expéditeurs comme offrant la taxe la plus faible.

Les prix qu'elle fixe dans ce but portent souvent, dans le langage usuel, la dénomination de prix de couverture.

g. Tarifs d'abonnement. — Les Compagnies délivrent aux voyageurs des cartes d'abonnement sur tout ou partie de leur réseau, dans des conditions que nous aurons à exposer ultérieurement. Les tarifs d'abonnement qui règlent les prix de ces cartes ne comportent aucune explication.

Pour les marchandises, les Compagnies consentaient autrefois des tarifs réduits en faveur des expéditeurs qui s'engageaient à remettre tous leurs transports au chemin de fer. Ces tarifs étaient également désignés sous le nom de *tarifs d'abonnement*. Les conditions auxquelles ils étaient subordonnés se libellaient habituellement comme il suit : « Les condi-

« tions de ce tarif ne sont consenties qu'en faveur des expéditeurs qui « prennent, pour une année au moins et pour les marchandises qui font « l'objet du présent tarif, l'engagement de remettre exclusivement et « directement, ou de faire remettre à la Compagnie la totalité des trans- « ports dont ils auront la libre disposition, toutes les fois que ces transports « seront en provenance ou en destination des points desservis, directe- « ment ou indirectement, par le réseau des chemins de fer de ... — « Dans le cas où l'engagement pris par les abonnés, de remettre exclusi- « vement tous leurs transports au chemin de fer, ne serait pas observé, « de même que dans le cas où ils feraient profiter des tiers non abonnés « des conditions de ce tarif, le présent engagement serait annulé de plein « droit, sous réserve de tous dommages et intérêts à réclamer par la « Compagnie. — Les abonnés seront tenus, d'ailleurs, de se conformer « exactement à tous les règlements et ordres de service de la Compagnie, « de même qu'aux conditions ordinaires du tarif général qui ne se « trouvent pas modifiées par le présent tarif. — Si, par un fait complè- « tement indépendant de la volonté de la Compagnie, l'exécution de ce « tarif se trouvait entravée, la résiliation serait pure et simple et ne don- « nerait lieu à aucune indemnité ».

La stricte exécution de l'engagement exigé des abonnés était extrêmement difficile à assurer. Les Compagnies étaient dans l'impossibilité de porter obstacle aux infractions des expéditeurs ; elles ne pouvaient matériellement empêcher les abonnés, soit de diriger une partie de leurs marchandises par des voies plus économiques, en se faisant au besoin délivrer un ordre par le destinataire et en perdant ainsi la *libre disposition*, soit de couvrir de leur étiquette des marchandises appartenant à des tiers. D'autre part, le principe même des tarifs d'abonnement soulevait les plaintes les plus vives des entreprises de transport par terre ou par eau ; il était contraire aux principes de libre concurrence, que les Pouvoirs publics avaient toujours entendu respecter, au moins en la forme.

Par un arrêté du 25 janvier 1860, le Ministre des travaux publics, qui d'ailleurs n'avait jamais autorisé les tarifs d'abonnement pour les marchandises qu'à titre provisoire, les a définitivement interdits après une enquête spéciale et sur l'avis conforme du Comité consultatif des chemins de fer. Voici, par extrait, le libellé de cette décision :

« Vu l'article 48 du cahier des charges qui régit les concessions de chemins de fer ;

« Vu les articles 44 et 49 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 ;

. . . . . .

« Considérant que les traités particuliers entre certains expéditeurs et « les Compagnies de chemins de fer sont interdits par le cahier des charges « de ces Compagnies ;

« Considérant que l'engagement pris par un expéditeur de confier, « pendant un certain temps déterminé, au chemin de fer, à l'exclusion de « toutes autres voies de transports, toutes les marchandises dont il pourra « disposer, porte atteinte au principe de la liberté du commerce et consti- « tue un véritable traité particulier . . . . . .

« Art. 1er. — Sont interdits les tarifs dit d'*abonnement*, d'après lesquels « les expéditeurs s'engagent à remettre au chemin de fer, à l'exclusion de « toute autre voie de transport, toutes les marchandises dont ils auront la « libre disposition.

« Art. 2. — Les autorisations provisoires accordées par l'Administra- « tion supérieure à diverses Compagnies de chemins de fer, pour la mise « en application de ces tarifs, cesseront d'avoir leur effet à partir du « 1er avril 1860 ».

Les considérants que nous venons de reproduire ne sont pas irréprochables, notamment au point de vue de l'assimilation entre des tarifs sans caractère individuel et des traités particuliers, qui ont, au contraire, un caractère essentiellement individuel et personnel.

h. Tarif exceptionnel. — Le tarif inséré au cahier des charges ne s'applique pas :

1° aux denrées et objets qui n'y sont pas nommément énoncés et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5000 francs ;

4° à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° et en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément 40 kg. et au-dessous.

Pour ces divers objets, les prix de transport sont arrêtés annuellement par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie (art. 47 du cahier des charges et art. 46 de l'ordonnance du 15 novembre 1846). Ils constituent ce que l'on appelle le *Tarif exceptionnel*.

On peut rattacher au *Tarif exceptionnel* les prix que fixe le Ministre, sur la proposition de la Compagnie : 1° conformément à l'article 43 du

cahier des charges, pour les voitures de luxe introduites dans les trains de voyageurs ; 2° conformément à l'article 46, pour les masses indivisibles pesant plus de 5000 kg., lorsque le concessionnaire consent à en effectuer le transport.

i. Prix exceptionnels. — Il s'est introduit récemment dans la terminologie de l'exploitation commerciale des chemins de fer une innovation que nous regrettons, parce qu'elle complique encore une langue déjà dépourvue de simplicité et parce qu'elle peut engendrer la confusion.

La réforme des tarifs qui vient de s'accomplir sur les réseaux de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord et d'Orléans, et qui se poursuit pour les autres réseaux, a pour objet principal d'apporter plus d'harmonie et d'unité dans la tarification et de réduire le nombre des prix fermes.

Presque tous les tarifs spéciaux affectent la forme de tarifs mathématiques différentiels, calculés suivant une formule qui règle les variations de la base suivant la distance de transport ; la taxe ne dépend donc, en général, que de la distance, pour les tarifs spéciaux comme pour les tarifs généraux. Cependant il a fallu maintenir un certain nombre de prix faits, afin de ne pas jeter un trouble trop profond dans des situations acquises ou de continuer à satisfaire à certaines nécessités.

La Compagnie de Lyon a donné à ces prix faits la dénomination de *prix exceptionnels;* elle voulait ainsi bien accuser que la règle générale était désormais celle des tarifs kilomètriques et que les prix fermes de gare en gare ne constituaient que des exceptions à cette règle. L'intention était louable; l'adoption d'un nouveau vocable l'est beaucoup moins.

La Compagnie du Nord et la Compagnie d'Orléans se sont approprié l'expression de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Les prix exceptionnels comprennent même, non seulement des prix fermes, mais encore des tarifs à la distance dont beaucoup sont applicables à toutes les relations d'un point quelconque à un point quelconque du réseau.

9. **Distances légales, distances d'application.** — L'article 42 du cahier des charges porte que la perception des taxes aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, tout kilomètre entamé étant compté comme parcouru en entier.

Ainsi, au point de vue de l'application du tarif légal, la distance à prendre comme base du calcul de la taxe doit être la longueur effectivement parcourue. Avant la mise en exploitation, il est, en conséquence, procédé à un chaînage contradictoire entre les agents du contrôle et les

agents de la Compagnie. Ce chaînage, dans lequel sont soigneusement repérés les axes des bâtiments des voyageurs, les bifurcations et les autres points intéressants, sert à dresser un tableau des *distances réelles* ou des *distances légales*.

Mais, en fait, plusieurs Compagnies appliquent souvent des distances moindres, qu'elles dénomment « *distances à compter* » ou « *distances d'application* ». Le but de cette substitution des distances d'application aux distances réelles est, tantôt de donner satisfaction à des localités qui réclamaient un tracé plus court pour le chemin de fer appelé à les desservir et dont les demandes n'ont pas été accueillies, tantôt de les faire bénéficier par avance d'un raccourci qui résultera plus tard de l'ouverture d'une nouvelle ligne, tantôt aussi de combattre des entreprises concurrentes sans modifier les bases générales des tarifs kilométriques, tantôt enfin de placer certains centres dans des conditions plus complètes d'égalité.

Nous citerons les exemples suivants :

	DISTANCES RÉELLES	DISTANCES D'APPLICATION
	km.	km.
Paris-la-Chapelle à Calais.....	296	267
— à Dunkerque.....	304	267
— à Rouen.....	190	182

Les distances d'application doivent être, comme les tarifs, homologuées par le Ministre des travaux publics.

Quelques-unes de ces distances ont été fixées par les actes de concession. C'est ainsi que l'article 17 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855 (réseau de l'Ouest) contenait la disposition suivante: « La distance entre Sillé-le-Guillaume et Fresnay, par le Mans, sera « comptée pour la perception des tarifs, soit de voyageurs, soit de mar- « chandises, parcourant la distance entière entre ces deux points, pour « moitié de la distance réelle : en conséquence, les prix de transport ap- « pliqués à ce parcours ne seront que la moitié des tarifs homologués. « Toutefois la Compagnie pourra s'exonérer de la réduction applicable à « ce parcours spécial, en exécutant à ses frais.... un embranchement de « Sillé-le-Guillaume à Fresnay. »

La convention approuvée par décret du 1er août 1857 a autorisé les Compagnies d'Orléans et du Midi à augmenter les distances, à la traversée de la Garonne à Bordeaux, de 1 kilomètre pour chaque somme

de 300 000 francs dépensée dans la construction du pont, sans excéder 5 kilomètres.

Aux termes de la convention du 1er mai 1863 avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, approuvée par décret du 11 juin 1863, la distance de Cette à Marseille doit être ramenée à 120 kilomètres pour les voyageurs et pour les marchandises en provenance ou à destination de Cette ou du réseau du Midi.

Le cahier des charges piémontais de la ligne du Rhône au Mont-Cenis a autorisé la perception d'un tarif exceptionnel entre St-Jean-de-Maurienne et Modane, et cette disposition a été maintenue par la convention des 1er et 27 mai 1863 entre l'État français et la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. La majoration de taxes instituée en vertu de cette clause s'est traduite dans les livrets par une augmentation des distances. Elle a été de 100 % jusqu'en 1874 et de 50 % depuis cette époque. Une décision récente l'a supprimée pour les voyageurs.

On trouve également dans l'article 2 de la loi du 23 mars 1874 une disposition analogue : « Conformément à l'engagement pris par la Compa-« gnie de Paris-Lyon-Méditerranée, une réduction de tarif équivalente à « 7 km. sera appliquée au transport des voyageurs ou des marchandises « allant de Vichy à Thiers et au delà, dans la direction de Montbrison, et « réciproquement, sans que, dans aucun cas, les taxes pour les stations « intermédiaires entre Vichy et Thiers puissent être supérieures à celles qui « seront perçues pour le parcours total de Vichy à Thiers et réciproque-« ment. »

10. Frais accessoires. — L'article 51 du cahier des charges désigne sous le nom de *frais accessoires* certains frais fixes indépendants de la taxe de transport proprement dite, à savoir : frais d'enregistrement, de chargement, de gare au départ et à l'arrivée, de déchargement, de transmission, de pesage (dans des cas déterminés), de magasinage, de stationnement des wagons.

Ces frais sont fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

CHAPITRE II

HOMOLOGATION ET PUBLICITÉ DES TARIFS.

Délai minimum d'application des taxes abaissées. Règles spéciales a certaines taxes. — Observations sur les limites assignées a l'autorité de l'état.

§ 1. — RÈGLES GENÉRALES.

1. **Origines du droit d'homologation.** — Les premiers actes de concession déterminaient des chiffres fermes pour les taxes à percevoir sur le public et ne prévoyaient pas le cas où les Compagnies consentiraient des abaissement ultérieurs.

La Commission extraparlementaire du régime des chemins de fer instituée en 1837 par le Ministre des travaux publics porta son attention sur cette lacune et proposa de décider que dorénavant les tarifs effectifs seraient arrêtés par le préfet sur la proposition de la Compagnie, annoncés au public au moins trois mois par avance et maintenus pendant un délai minimum d'une année.

La même question se posa devant la Commission extraparlementaire instituée en 1839. Après avoir conseillé la division des taxes en droit de péage et prix de transport, cette Commission conclut, pour chacun de ces deux éléments, à autoriser les abaissements, à charge par les Compagnies : 1° de prévenir l'Administration, qui constaterait et homologuerait la demande, sans pouvoir refuser d'y faire droit ; 2° de ne point effectuer de relèvements avant un délai de six mois, sauf autorisation contraire de l'Administration supérieure.

C'est dans les cahiers des charges annexés à la loi du 15 juillet 1840 pour les chemins de fer de Paris à Orléans et de Paris à Rouen que furent, pour la première fois, insérées des dispositions précises à cet égard. L'article 35 contenait les stipulations suivantes : « Dans le cas où la Compa-
« gnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées
« par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées
« ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins. —
« *Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par*

« *des arrêtés du préfet*, rendus sur la proposition de la Compagnie et « annoncés au moins un mois d'avance par des affiches..... »

Cette formule fut modifiée peu de temps après et remplacée par la suivante dans le cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1844, pour le chemin de fer de Montpellier à Nîmes : « Dans le cas où l'adjudicataire « jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours « partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées « par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne « pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les « voyageurs et d'un an pour les marchandises. *Tous changements apportés « dans les tarifs* seront annoncés au moins un mois d'avance par des « affiches. Ils *devront*, d'ailleurs, *être homologués par des décisions de « l'Administration supérieure*, prises sur la proposition de l'adjudicataire, « et seront rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés « du préfet..... »

Le droit d'homologation, déjà affirmé en 1842 au profit des préfets et remis en 1844 à l'Administration supérieure, fut définitivement confirmé par l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 : « *Aucune « taxe*, de quelque nature qu'elle soit, *ne pourra être perçue par la Com- « pagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics.* — « Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions « sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront « l'être avant le 1er avril 1847. »

Les Compagnies protestèrent vivement contre toute la partie de l'ordonnance de 1846 qui réglait la perception des taxes ; mais leur protestation resta sans effet. Lors de la revision des cahiers des charges, en 1857, l'article 48 fut modifié comme il suit : « Dans le cas où la Compa- « gnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les par- « cours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au- « dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée « à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un « délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les mar- « chandises. *Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera « annoncée un mois d'avance par des affiches. La perception des tarifs « modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administra- « tion supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 « novembre 1846.* »

Tels sont les deux textes sur lesquels, en définitive, repose encore aujourd'hui le droit d'homologation du Ministre. Aucune perception de taxe n'est légale sans cette homologation.

Les termes généraux et impératifs de l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 rendent l'homologation ministérielle nécessaire dans tous les cas, alors même que les taxes à percevoir seraient celles du tarif maximum fixé par l'acte de concession.

L'autorité judiciaire a eu souvent à proclamer cette nécessité absolue de l'homologation. Nous aurons à citer plus loin un grand nombre d'arrêts; quant à présent, il nous suffira de mentionner les décisions suivantes de la Cour de cassation :

— 10 janvier 1849 (Delacorbière contre Cie de Montpellier à Nîmes) : « Les chemins de fer créés par la puissance publique pour le service général et au prix de charges imposées à la propriété et à tous les citoyens ne peuvent donner lieu à la perception de tarifs autres que ceux qui ont été spécialement et expressément déterminés par l'autorité compétente. — Aux termes de l'article 12 du cahier des charges, tous changements apportés aux tarifs doivent être..... homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de l'adjudicataire... — La généralité de ces mots « *tous changements apportés dans les tarifs* » les rend manifestement applicables aux changements qui abaissent les prix comme à ceux qui les augmentent..... — La Compagnie, qui n'a que le droit de proposition, en ce qui concerne tous changements à apporter aux tarifs, ne peut appliquer que le tarif ancien, tant qu'un tarif nouveau n'a pas été régulièrement arrêté et rendu exécutoire. »

— 10 janvier 1849 (Binar contre Cie du Gard) : « Tous changements apportés aux tarifs, soit pour les augmenter, soit pour les abaisser, intéressent l'ordre public; ils ne peuvent être introduits qu'avec l'assentiment de l'autorité publique chargée de concilier, par le règlement des tarifs, les droits et intérêts collectifs ou privés qui sont atteints par leur détermination. »

— 19 juin 1850 (Maillet-Duboullay contre Cie de Paris à Rouen) : Arrêt déclarant qu'il y a illégalité, alors même que le tarif réduit aurait été appliqué sous la surveillance et avec l'approbation tacite de l'autorité supérieure.

Il y a lieu toutefois de remarquer que l'homologation pourrait ne pas être exigible pour les taxes de transport qui n'auraient pas de liens directs avec la concession du chemin de fer, par exemple pour des taxes afférentes à un service de voitures qui ne rentrerait pas dans la catégorie des services de factage ou de camionnage (Cour de cassation, 23 février 1876, Thiollier contre Cie de P.-L.-M.). C'est un point sur lequel nous reviendrons, page 57.

2. **Nature et étendue du droit d'homologation.** — Avant de définir

la nature exacte du droit d'homologation, il importe de reproduire encore les articles 45 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, dont certaines expressions ont une importance particulière.

Art. 45 : « Pour l'exécution du § 1er de l'article qui précède, la Com-« pagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de perce-« voir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, « pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets « divers, et en transmettre en même temps des expéditions au Ministre « des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le che-« min de fer et aux commissaires royaux. »

Art. 49 : « Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques chan-« gements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des tra-« vaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commis-« saires royaux. — Le public sera en même temps informé par des affiches « des changements soumis à l'approbation du Ministre. — A l'expiration « du mois à partir de la date de l'affichage, lesdites taxes pourront être « perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des travaux publics les a « homologuées. — Si des modifications à quelques-uns des prix affichés « étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés « de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la « date des affiches. »

Ces citations faites, nous devons examiner les questions suivantes :

1° A qui appartient l'initiative des propositions de tarifs ?

2° Le Ministre doit-il se borner à constater que les tarifs proposés par les Compagnies sont inférieurs aux maxima déterminés par le cahier des charges; après avoir accompli cette vérification, est-il obligé de sanctionner les propositions des Compagnies ?

Peut-il, au contraire, imposer d'office des modifications aux projets de tarifs dont il est saisi ?

S'il n'a point cette faculté, peut-il au moins opposer son veto à la mise en vigueur des tarifs, alors même qu'ils seraient inférieurs aux maxima du cahier des charges ?

a. Initiative des propositions. — L'initiative appartient incontestablement aux Compagnies et à elles seules. Il ne peut y avoir aucun doute à cet égard. Il suffit, pour s'en rendre compte, de jeter un coup d'œil sur les textes que nous avons reproduits.

L'article 45 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 porte que « lorsque « la Compagnie *voudra* apporter quelques changements aux prix autorisés, « elle en donnera avis au Ministre des travaux publics, etc. ». — De même,

l'article 49 du cahier des charges prévoit le cas où « la Compagnie *jugerait* « *convenable* d'abaisser les taxes qu'elle est autorisée à percevoir ».

A la vérité, l'article 69 de l'ordonnance de 1846 donne au Ministre le pouvoir de statuer directement dans tous les cas où, conformément aux dispositions de cette ordonnance, il doit statuer sur la proposition de la Compagnie et où celle-ci ne lui aurait pas soumis sa proposition dans le délai qu'il aurait déterminé. Mais l'exercice de cette faculté ne s'applique pas aux modifications de taxes, que l'article 49 laisse à la libre appréciation du concessionnaire; nous n'avons d'ailleurs pas à nous arrêter à l'hypothèse invraisemblable d'une infraction à l'article 45 et à envisager le cas où, avant la mise en exploitation, la Compagnie ne soumettrait pas le tableau de ses taxes à l'homologation du Ministre.

L'Administration supérieure peut stimuler les Compagnies, les inciter à apporter des changements à leurs tarifs, les placer même indirectement dans la nécessité de le faire par le retrait de ses décisions antérieures d'homologation provisoire, comme nous l'indiquerons plus loin. Mais là se bornent son pouvoir de police et son droit contractuel.

b. Étendue des droits du ministre appelé a statuer sur les propositions des compagnies. — L'étendue de ces droits a provoqué une longue controverse.

Les Compagnies ont tout d'abord soutenu que l'homologation était obligatoire pour le Ministre et ne pouvait être refusée, quand les tarifs soumis à l'Administration étaient inférieurs ou au plus égaux aux maxima du cahier des charges et quand elles observaient les délais fixés par leur acte de concession, pour les relèvements de taxes. A l'appui de leur thèse, elles faisaient valoir notamment qu'en contractant avec l'État elles avaient entendu réserver leur indépendance commerciale et financière, et qu'elles ne pouvaient reconnaître à l'Administration une autorité, même indirecte et mitigée, sur leurs tarifs, sans engager leur avenir financier, sans compromettre leurs recettes, sans s'exposer à de cruelles déceptions, sans se dépouiller bénévolement de leurs droits. Elles demandèrent même, mais en vain, le 1er février 1847, le retrait des articles 44 à 49 de l'ordonnance de 1846, en alléguant que ces articles étaient étrangers à la police des chemins de fer, que la délégation donnée au Gouvernement par les lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845 était limitée aux mesures d'ordre intéressant l'exploitation technique et la sûreté des transports, et que l'ordonnance avait outre-passé cette délégation en prononçant sur des matières du domaine de l'exploitation commerciale. Leur protestation, bien qu'appuyée d'une consultation des membres les plus éminents du

barreau (MMes Duvergier, Baroche, Paillet, Marie, Chaix d'Est-Ange, Berryer, Odilon Barrot, Billault et Fabre), ne reçut pas de suite ; elle ne faisait d'ailleurs que reproduire des observations déjà examinées par le Conseil d'État, lors de l'élaboration de l'ordonnance de 1846. Nous avons vu, en traitant de la police des chemins de fer, que les Compagnies ne furent pas plus heureuses devant l'autorité judiciaire, dans leur tentative pour faire reconnaître l'illégalité d'une partie de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

En 1850, à l'occasion d'un projet de loi tendant à prolonger la durée de la concession du Nord, le Conseil d'État crut devoir procéder à une enquête sur les tarifs et constitua, dans ce but, une Commission présidée par M. Vivien. Devant cette Commission, les Compagnies reprirent leur thèse par l'organe de M. Marc, directeur de la Compagnie d'Orléans : « La « prétention de s'emparer directement ou indirectement des tarifications « (disait M. Marc, au cours de sa déposition) a été soulevée dans bien des « circonstances par le Ministre des travaux publics. Nous y résistons en « appuyant nos droits sur la loi, qui nous concède des tarifs maximum ; « qui ne met aucune limite à notre droit d'abaisser nos prix ; qui, contre « l'abus possible de ce droit, prend seulement cette précaution que les « tarifs abaissés ne peuvent être relevés avant un certain délai ; et ce « moyen est d'autant plus efficace que tous les concurrents du chemin de « fer conservent la liberté la plus entière d'abaisser leurs prix et de les « relever chaque jour..... On ne peut inférer de la rédaction du cahier « des charges un droit aussi exorbitant et qui n'irait à rien moins qu'à « transporter de la Compagnie concessionnaire à l'Administration publique « l'exploitation économique du chemin de fer, laquelle consiste essentiel- « lement dans l'appréciation des tarifs, des vitesses et de l'agencement « des trains, eu égard aux besoins et aux convenances du public..... En « cela seul consiste la différence entre l'exploitation par l'État et l'exploi- « tation par l'industrie privée..... Cela seul constitue pour une Compagnie « le moyen d'obtenir un intérêt suffisant de ses dépenses et la récompense « légitime de ses sacrifices..... » De son côté, M. Jullien, directeur du chemin de fer de Lyon, formula une déclaration analogue : « Il est dans « l'esprit de la loi que les Compagnies puissent fixer leurs tarifs comme « elles l'entendent. L'homologation n'est qu'une question de forme pour « constater que les tarifs ne dépassent pas les limites fixées par la loi. » Il en fut de même de M. Thibaudeau, délégué des Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de Dieppe à Fécamp.

Le Ministre ayant constitué en 1853 une Commission, pour l'étude des mesures les plus propres à garantir la régularité et la sûreté de la circulation sur les chemins de fer, et cette Commission ayant eu à préparer une

revision de l'ordonnance de 1846, les Compagnies profitèrent de l'occasion pour renouveler leur demande de suppression du titre V du règlement, qu'elles persistaient à regarder comme étranger à la police et à la sûreté de l'exploitation et comme modifiant les dispositions de leur cahier des charges. Mais la Commission conclut au rejet de cette demande, en se fondant sur les termes de la loi du 15 juillet 1845 et des cahiers des charges, qui prévoyaient des règlements d'administration publique sur la police, la sûreté, l'*exploitation* ou l'*usage* et la conservation du chemin de fer. Elle fit ressortir l'inanité des griefs tirés de l'application des pénalités de l'article 21 de la loi de 1845 pour des faits commerciaux ; ces pénalités ne frappaient, en effet, que les contraventions aux prescriptions du règlement sur la procédure et les formalités préalables à la mise en vigueur des taxes, c'est-à-dire à des règles touchant à l'intérêt général. La Commission se contenta de soumettre au Ministre une nouvelle rédaction qui lui paraissait plus simple et qui, pour tenir compte de la multiplicité toujours croissante des taxes, devait permettre de substituer à l'affichage un autre mode de publicité à déterminer par le Ministre, la Compagnie entendue.

En 1857, devant le Conseil d'État, même prétention, même échec.

Pour couper court à tant d'insistance, l'Administration eut soin d'introduire dans l'article 48 du nouveau cahier des charges, préparé à cette époque, une référence « aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre « 1846 ». Les Compagnies ayant accepté ce nouveau texte furent désormais réduites au silence.

Non seulement l'Administration n'avait jamais admis que l'homologation consistât en un simple enregistrement ; mais elle avait, à diverses reprises, formulé une doctrine contraire devant le Parlement et constaté son accord avec les membres les plus compétents des deux Chambres sur l'interprétation des actes de concession et de l'ordonnance de 1846. Les Pouvoirs publics n'avaient cessé de considérer le droit d'homologation comme une arme efficace pour empêcher les abus du monopole des chemins de fer.

Le 20 juillet 1843, devant la Chambre des pairs, M. le comte Daru, rapporteur d'un projet de loi relatif au chemin de fer d'Avignon à Marseille, ayant à combattre un amendement de M. le vicomte Dubouchage, s'exprimait ainsi : « Qu'est-ce donc que le droit d'homologation, si ce « n'est un moyen indirect, mais très réel, d'empêcher les taxes dangereu- « ses ? Aucun tarif ne peut être perçu sans l'autorisation du préfet. Si la « Compagnie voulait imposer au public un tarif contraire aux stipulations « des statuts, favorable aux uns, défavorable aux autres, le préfet pour- « rait et devrait refuser son approbation. Il n'a pas le droit d'imposer un

« droit de péage, mais il a le droit de refuser celui qu'on lui offre. C'est là « une arme très puissante. »

En avril 1846, à propos d'un projet de loi tendant à la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, M. Grandin, député, présenta un amendement dont l'objet était de stipuler explicitement dans le cahier des charges que le droit d'homologation du Ministre était un droit effectif et que l'Administration pouvait toujours se refuser à sanctionner un tarif. même inférieur au maximum légal. Mais le Ministre ayant affirmé son autorité, tout en manifestant l'intention de n'exercer son droit de veto qu'avec la plus grande réserve, la Chambre repoussa l'amendement.

Au cours de la discussion d'un projet de loi sur le chemin de fer de l'Ouest, en mai 1851, M. le comte Daru reproduisit ses déclarations antérieures devant l'Assemblée législative.

Le 24 avril 1857, M. Rouher, ministre des travaux publics, amené à prendre la parole devant le Sénat au sujet d'une pétition sur les tarifs internationaux, appréciait ainsi le droit d'homologation : « La question a « été l'objet de longues controverses entre l'Administration des travaux « publics et certaines Compagnies. Le Conseil d'État lui-même a été ré- « cemment appelé à délibérer sur un projet de cahier des charges proposé « par le Ministère. De sa délibération, aujourd'hui accomplie, qui com- « mence à devenir la loi des concessions nouvelles et qui est acceptée par « les Compagnies, il résulte deux faits : le premier, c'est que le mot *homo-* « *logation* a toute la valeur du mot *approbation*, et le second, qu'il ap- « partient à l'autorité supérieure d'examiner les tarifs proposés par les « Compagnies de chemins de fer, au point de vue des besoins généraux « du commerce du pays et au point de vue de la saine équité qui doit « présider à ses transactions. Ce n'est pas à une simple homologation ou à « une sorte d'enregistrement qu'est réduite l'Administration ; elle a un vé- « ritable droit d'approbation. »

Dans son rapport du 20 mai 1857 au Corps législatif sur la cession du Grand Central aux Compagnies de Lyon et d'Orléans et sur la fusion des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, M. Lequien, appréciant la nouvelle rédaction de l'article 48 du cahier des charges, rappelait les craintes qui s'étaient manifestées de voir rouvrir indirectement la porte aux traités particuliers, par la faculté de subordonner les réductions de tarifs à certaines conditions. Mais il ajoutait que la Commission avait été rassurée par cette double circonstance : 1° que désormais toute modification de tarifs devrait, au préalable, être approuvée par le Gouvernement ; 2° que le Ministre avait l'intention bien arrêtée de ne plus donner que des homologations provisoires, susceptibles d'une révocation

immédiate, si l'expérience ou des faits nouveaux rendaient cette mesure nécessaire. La Commission, dont il était l'organe, comptait sur la vigilance de l'Administration pour ne pas laisser compromettre, par le jeu des tarifs spéciaux, les légitimes intérêts de la navigation intérieure.

Lors de la discussion de la même loi devant le Corps législatif, M. Vuillefroy, président de la Section des travaux publics du Conseil d'État, commissaire du Gouvernement, répondant à M. Monier de la Sizeranne, reconnaissait qu'un emploi abusif des tarifs spéciaux pourrait jeter la perturbation dans les relations commerciales, altérer les situations acquises, anéantir d'autres voies de transport; mais il faisait remarquer que la nécessité d'une homologation préalable pourvoirait à ce danger et que le public pouvait compter sur toute la sollicitude du Gouvernement, qui « resterait libre d'apprécier les circonstances dans lesquelles l'homologa- « tion devrait être accordée. ».

De son côté, M. Lacrosse, rapporteur au Sénat, louait la nouvelle formule des cahiers des charges et écrivait : « Il ne sera plus loisible à per- « sonne de contester la portée du mot *homologation;* le sens en est fixé. « L'homologation comprend l'approbation, la désapprobation de tous les « tarifs ».

Ainsi, depuis 1857, il est hors de doute et de conteste, pour les Compagnies elles-mêmes, que l'homologation n'est pas une vaine formalité d'enregistrement.

Le rôle du Ministre ne se borne pas à constater que les tarifs sont compris dans les limites fixées par le cahier des charges; il n'est point tenu de délivrer l'exequatur après cette constatation matérielle. Son droit et son devoir sont au contraire d'examiner la valeur du tarif, d'en peser les qualités et les défauts, de s'assurer que les propositions de la Compagnie donnent satisfaction à l'intérêt public et qu'elles ne sont pas de nature à créer une concurrence abusive au regard d'entreprises rivales de transport, et, dans le cas contraire, de refuser l'homologation, d'opposer son veto.

Au surplus le Conseil d'État, statuant au contentieux, s'était prononcé en ce sens dès 1853. Saisi d'un conflit d'attributions, au sujet d'une action en dommages-intérêts que des entrepreneurs de voitures avaient intentée contre une Compagnie et qu'ils fondaient sur le préjudice résultant pour eux d'une réduction de tarifs, le Conseil rendit, le 21 avril 1853, une décision dans laquelle on lit le considérant suivant : « Consi- « dérant qu'aux termes des articles 44 et suivants de l'ordonnance du « 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi du 15 juillet 1845 et « portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et

« l'exploitation des chemins de fer, c'est à l'Administration qu'il appar-
« tient, sur l'initiative des Compagnies et après que le public a été informé
« par des affiches des changements demandés, d'approuver, en vue de
« l'intérêt général, dans les limites du maximum autorisé par le cahier
« des charges, ou *de rejeter* les modifications proposées au tarif des per-
« ceptions..... »

Le droit de l'Administration est-il plus étendu encore ? Permet-il au Ministre de modifier d'office les propositions des Compagnies? Le Ministre est-il autorisé, alors qu'il est saisi d'un projet de tarif nouveau, à imposer aux concessionnaires tel changement qui lui paraît conforme à l'intérêt public? Les Compagnies sont-elles à sa discrétion, par ce seul fait qu'elles ont pris l'initiative d'une taxe nouvelle ?

On l'a soutenu, en s'appuyant sur le dernier paragraphe de l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui règle la procédure d'instruction au cas où « des modifications à quelques-uns des prix affichés seraient « prescrites par le Ministre ». Dans un discours prononcé le 20 mars 1877 à la Chambre des députés, M. Christophle, alors ministre des travaux publics, a affirmé cette thèse dans les termes suivants : « Ainsi vous voyez « pertinemment par ces textes, qu'au moment où la Compagnie présente « un tarif à l'homologation, le Ministre peut saisir ce tarif et dire à la « Compagnie : je n'accepte pas ce tarif, je le veux établi sur d'autres « bases et dans d'autres conditions; je refuse l'homologation. — Cela va « plus loin. Le Ministre peut d'office, à ce moment, de son autorité propre, « modifier lui-même le tarif, et il peut dire à la Compagnie : ce tarif ne me « convient pas, voilà la modification que j'y apporte. Tel est son droit. » M. Christophle était allé trop loin; il s'était mis en désaccord avec la doctrine et avec les précédents. Lui-même n'a pas hésité à le reconnaître.

Sans doute, le dernier alinéa de l'article 49 de l'ordonnance de 1846 présente au premier abord quelque ambiguïté. Mais l'hésitation sur le sens à lui attribuer disparaît, si, au lieu de le considérer isolément, on le rapproche des autres dispositions de l'ordonnance, et surtout si on ne perd pas de vue le principe et le caractère des actes de concession.

Reconnaître au Ministre le pouvoir de modifier d'office les taxes qui sont soumises à son homologation, ce serait lui donner, dans une certaine mesure, la *maîtrise* des tarifs; ce serait lui livrer l'avenir financier des Compagnies. Rien, dans le texte des contrats, ni dans les commentaires officiels auxquels ils ont donné lieu, n'autorise à croire que telle ait été l'intention des parties contractantes. Tout, au contraire, démontre que les Compagnies ont entendu garder et que l'État a entendu leur laisser la liberté et la responsabilité de leur gestion commerciale, sous réserve de

certains droits de tutelle mitigée qui devaient être réservés au Gouvernement et à l'Administration, pour la sauvegarde de l'intérêt public.

Au surplus, l'interprétation que nous discutons en ce moment serait funeste au pays, loin de lui être favorable comme on l'a cru. L'initiative des modifications appartenant exclusivement aux Compagnies (personne ne l'a contesté), ces sociétés ne présenteraient pour ainsi dire plus de propositions, du jour où le seul fait de l'envoi de ces propositions les livrerait complètement au Ministre des travaux publics. La tarification serait en quelque sorte figée et ses améliorations progressives seraient inévitablement arrêtées.

Le Ministre, qui peut refuser son homologation, peut aussi indiquer aux Compagnies les modifications moyennant lesquelles il l'accorderait. Mais les Compagnies demeurent libres d'accepter ou de refuser ces modifications ; si elles refusent, la proposition tombe ; si elles acceptent, si elles se soumettent aux prescriptions ministérielles, les prix modifiés doivent être l'objet d'un nouvel affichage et ne peuvent être perçus qu'un mois après la date de cet affichage. Tel est le sens vrai de l'article 49 de l'ordonnance de 1846.

Approbation des taxes, si elles sont conformes aux contrats et avantageuses à l'intérêt public ; veto, dans le cas contraire ; indication des changements qui pourraient justifier l'homologation : voilà, résumés en quelques mots, les pouvoirs et les droits du Ministre.

3. **Instruction et publicité des tarifs.** — *a.* Présentation. — Aux termes des articles 45 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les propositions des Compagnies doivent être adressées au Ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et au commissaire royal (aujourd'hui l'inspecteur général du contrôle).

Pour tous les tarifs spéciaux, elles doivent indiquer la distance, en regard des taxes à percevoir, soit pour le transport des voyageurs, soit pour le transport des marchandises (Circulaires ministérielles du 16 janvier 1858 et du 9 octobre 1878).

Les Compagnies sont d'ailleurs tenues :

1° de produire un exemplaire des anciens tarifs, portant en rouge l'indication des changements à y apporter, ce qui facilite l'étude de l'Administration (Circulaires du 18 janvier 1861 et du 9 octobre 1878) ;

2° de joindre une note faisant ressortir, pour les prix fermes, les bases kilométriques (Circulaires du 18 août 1860 et du 9 octobre 1878) ;

3° de fournir un rapport justificatif permettant d'apprécier, en toute

connaissance de cause, les motifs et le mérite de la proposition (Circulaires du 30 juillet 1859, du 9 octobre 1878 et du 16 juin 1886).

Ces divers documents doivent être adressés à l'inspecteur général du contrôle, comme au Ministre.

Les Compagnies doivent avoir soin de constater, dans leur lettre d'envoi au Ministre, qu'elles ont fait aux préfets et à l'inspecteur général du contrôle la communication prescrite par l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (Circulaire du 9 octobre 1878).

b. Affichage des propositions. — L'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 contient les prescriptions suivantes : « Le public sera « informé par des affiches des changements de prix soumis à l'approba- « tion du Ministre.— A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, « lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre « des travaux publics les a homologuées. — Si des modifications à quel- « ques-uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix « modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en per- « ception qu'un mois après la date de ces affiches. » D'autre part, l'article 8 du cahier des charges dispose que « toute modification de tarif proposée « par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches ».

Le but de ces dispositions est tout à la fois : 1° de mettre les intéressés à même de formuler leurs observations, avant que le Ministre ait homologué les nouveaux tarifs ; 2° de les prévenir par avance, afin qu'ils puissent avoir égard aux nouvelles taxes dans leurs transactions commerciales.

Il importe de remarquer que, d'après les textes précédemment reproduits, l'affichage ne constitue pas une obligation, même contractuelle, pour les Compagnies, en ce qui touche les taxes qui seraient égales aux maxima du cahier des charges. Ces maxima ont, en effet, subi l'épreuve d'une enquête, avant la déclaration d'utilité publique et la concession du chemin de fer.

Sauf cette exception, aucune taxe ne peut être légalement perçue qu'à la double condition :

1° que le public en ait été avisé par des affiches ;

2° que l'affichage ait duré au moins un mois.

Le délai d'un mois ne court d'ailleurs que du jour de l'affichage de la taxe qui doit être définitivement perçue, dans le cas où les propositions primitives de la Compagnie ont subi des remaniements en cours d'instruction.

Les fonctionnaires du contrôle ont été invités, par circulaire du

31 octobre 1855, à surveiller attentivement l'exécution stricte de l'ordonnance de 1846 et du cahier des charges, et d'en rendre compte dans le délai de huit jours après l'envoi des propositions de la Compagnie.

Par deux circulaires ultérieures, du 19 mai 1866 et du 30 octobre 1878, le Ministre a prescrit aux inspecteurs de l'exploitation commerciale de toujours mentionner exactement, dans leurs rapports sur les propositions de tarifs, la constatation du fait matériel de l'affichage et de la date à laquelle il a été effectué.

Comme le mois doit être supputé à partir de l'affichage effectif et non de la date de l'affiche, une circulaire ministérielle du 17 avril 1858 a recommandé aux Compagnies de post-dater les affiches lors de leur impression et de faire en sorte que l'apposition des placards ait lieu à la date même qui y est indiquée.

En règle générale, les affiches doivent contenir in extenso toutes les taxes nouvelles dont l'homologation est demandée. Cependant les prescriptions de l'ordonnance de 1846 ne sont pas tellement impératives qu'en cas d'étendue excessive, il n'y soit satisfait : 1° par le dépôt de livrets dans les gares et stations ; 2° par l'apposition d'affiches sommaires annonçant ce dépôt et la demande en homologation (Cour de cassation, 31 décembre 1866, Cie du Midi contre Pauilhac ; cour de Bordeaux, 22 janvier 1868, mêmes parties). La tolérance, que des nécessités matérielles avaient conduit l'Administration à admettre dès 1857, a été définitivement consacrée par les arrêts que nous venons de rappeler.

L'article 49 de l'ordonnance ne détermine pas les lieux où doivent être apposées les affiches. Mais il convient de se conformer, sur ce point, à l'article 48, qui prescrit l'affichage dans « les lieux les plus apparents des « gares et stations » (Arrêts précités du 31 décembre 1866 de la Cour de cassation et du 22 janvier 1868 de la cour de Bordeaux).

c. Communication aux chambres de commerce et aux chambres consultatives. — Dès le 31 octobre 1855, le Ministre avait signalé aux fonctionnaires du contrôle l'opportunité de consulter, dans certains cas, les Chambres de commerce, sur les propositions de tarifs présentées par les Compagnies.

Dans son rapport au Corps législatif sur les conventions de 1859, M. de Jouvenel appela toute l'attention du Ministre sur l'utilité de toujours provoquer l'avis de ces assemblées. Déférant à ce vœu, le Ministre prescrivit aux préfets, par circulaires du 15 février 1862 et du 23 août 1875, de « consulter les Chambres de commerce de leur département, mais « seulement dans le cas où les propositions intéresseraient les industriels

« ou négociants des localités situées dans le ressort desdites Chambres ». Pour assurer l'exécution de cette prescription, les Compagnies doivent fournir aux préfets le nombre voulu d'exemplaires de leurs nouveaux tarifs (Circulaire du 11 septembre 1875). Les Chambres de commerce sont d'ailleurs tenues de délivrer récépissé de la communication qui leur est faite et répondre dans le délai d'un mois (Circulaires du 11 septembre 1875, du 9 mars, du 21 mai et du 9 octobre 1878) ; le récépissé est transmis immédiatement au Ministre par le préfet (Circulaires du 9 mars et du 9 octobre 1878) ; quant à leurs observations, elles sont envoyées directement au Ministre (Circulaire du 21 mai 1878) et font l'objet d'autant d'avis distincts et séparés qu'il y a de propositions (Même circulaire).

Cette publicité spéciale aux Chambres de commerce directement intéressées pouvait suffire dans beaucoup de cas. Mais il était aussi d'autres circonstances où elle était insuffisante et où il était utile de provoquer une enquête plus large et plus complète. Nous citerons, par exemple, les projets généraux de réforme des tarifs sur les divers réseaux, qui, eu égard à l'extension incessante des relations commerciales, touchaient incontestablement aux intérêts de tout le commerce français et qui, d'ailleurs, soulevaient les questions de principes les plus graves. Même parmi les propositions plus modestes et plus restreintes, beaucoup peuvent appeler l'attention et les observations des Chambres de commerce situées en dehors de la région desservie par la Compagnie qui présente ces propositions.

Désireux d'étendre le champ de ses informations, le Ministre des travaux publics a décidé, le 23 juillet 1880, la création et l'envoi gratuit à toutes les Chambres de commerce et Chambres consultatives des arts et manufactures d'un bulletin hebdomadaire relatant, sans exception, les propositions de tarifs soumises au Ministre pendant le cours de la semaine. Chacune de ces assemblées est, dès lors, en situation d'apprécier les tarifs proposés et de soumettre au Ministre les objections que ces tarifs provoqueraient de sa part. En avisant les Chambres de commerce et les Chambres consultatives de sa décision, le Ministre a confirmé ses instructions du 21 mai 1878 et fait connaître que, si les Chambres ne répondaient pas dans le délai d'un mois à partir de l'affichage (1), leur silence serait considéré comme une adhésion.

Le bulletin ne peut, bien entendu, reproduire in extenso les propositions trop volumineuses pour y trouver place ; mais ces propositions y sont mentionnées et les Chambres qui désirent en faire l'étude peuvent en

(1) La date de l'affichage est reproduite dans le bulletin.

demander le texte complet, soit aux Compagnies, soit à l'Administration centrale.

On voit, par l'analyse précédente de la circulaire du 23 juillet 1880, que les Chambres consultatives reçoivent communication du bulletin, comme les Chambres de commerce (Circulaire du 9 octobre 1878).

d. Instruction par le service du contrôle et par le comité consultatif des chemins de fer. — Les propositions de tarifs sont instruites par les inspecteurs particuliers et principaux de l'exploitation commerciale et par l'inspecteur général du contrôle. L'Administration supérieure doit être, autant que possible, saisie des rapports de ces fonctionnaires, dans le délai de quinze jours après la communication des nouveaux tarifs (Circulaires du 23 août 1850, du 10 mars 1858, du 23 janvier 1863 et du 13 juin 1864). Ce délai doit même être abrégé, si faire se peut. Au cas où des circonstances spéciales obligeraient à le dépasser, un avis sommaire et interlocutoire devrait être adressé au Ministre qui apprécierait ainsi s'il y a lieu, à titre exceptionnel, de tolérer l'application provisoire des tarifs, en attendant une décision définitive (Circulaires du 31 octobre 1855 et du 10 mars 1858).

Les ingénieurs en chef des services de ports de mer sont nécessairement consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service ; les ingénieurs en chef du service ordinaire des mines le sont de même sur les tarifs qui intéressent le transport des produits miniers de leur région (Arrêté ministériel du 20 juillet 1886).

Quand les tarifs intéressent plusieurs réseaux, il y a lieu à des conférences entre les divers agents du contrôle appelés à participer à l'instruction, de telle sorte que les rapports soient collectifs ou envisagent, du moins, la question dans son ensemble (Circulaire du 26 décembre 1854).

Les fonctionnaires du contrôle doivent constater dans leurs rapports l'accomplissement des formalités d'affichage (Circulaires du 19 mai 1866 et du 30 octobre 1878) et fournir des indications détaillées sur les bases kilométriques des nouvelles taxes, ainsi que sur leur rapprochement avec celles des autres tarifs généraux ou spéciaux (Circulaires du 25 avril 1866 et du 10 septembre 1867).

Par deux circulaires du 29 août 1878 et du 16 juillet 1880, le Ministre a tracé aux agents du contrôle les principes et la ligne de conduite qu'ils doivent suivre dans leur étude des propositions de tarifs. Les inspecteurs de l'exploitation commerciale ont à se mettre en rapports personnels avec les autorités, notamment avec les Chambres de commerce ; à s'enquérir

auprès d'elles des vœux formés par le commerce et l'industrie des contrées desservies ; à recueillir les observations des grands industriels ou même des simples particuliers qui seraient en état de les éclairer; à se pénétrer de la pensée qu'ils sont les intermédiaires naturels entre le public et les Compagnies et qu'ils peuvent, par un contact plus permanent avec les intéressés, éviter bien des malentendus et des réclamations. Leur premier soin doit être de veiller à ce que la légalité en matière de perception de taxes soit toujours respectée. Ils doivent s'assurer que les tarifs proposés ne favorisent pas telle ou telle industrie, telle ou telle région, au détriment de telle ou telle autre, et ne bouleversent pas les conditions naturelles résultant des distances ou de la situation topographique; leurs études comparatives doivent rapprocher les prix proposés, non seulement de ceux qui étaient en vigueur sur le même parcours, mais encore de ceux qu'ont à payer d'autres centres industriels pour l'envoi des marchandises similaires sur les mêmes marchés; les questions de concurrence entre les divers groupes industriels et commerciaux doivent être ainsi l'objet de leur constante préoccupation, dès que la proposition s'applique à un mouvement de quelque importance. Ils ont également à signaler les tarifs qui feraient une concurrence abusive aux autres voies de transport. La lutte de l'industrie et du commerce français contre ceux des autres pays, l'écoulement des produits nationaux à l'étranger, le respect des droits de douane à l'importation, méritent leur vigilance de tous les instants.

Mais nous ne voulons pas développer plus longuement ces considérations, sur lesquelles nous aurons à revenir.

Quand le dossier de l'instruction est complet, il est soumis à l'examen du Comité consultatif des chemins de fer, qui se prononce sur le rapport de l'un de ses membres ou même sur le rapport d'une Commission, si la proposition est importante par son étendue ou par les questions de principes qu'elle soulève. Le Comité peut d'ailleurs entendre les intéressés.

Enfin, le Ministre statue. Sa décision est notifiée à l'inspecteur général du contrôle, qui, à son tour, la notifie à la Compagnie, dans les 24 heures, par un procès-verbal du commissaire de surveillance administrative (Circulaire ministérielle du 23 janvier 1863).

Une notification semblable est faite aux préfets, avec invitation de porter la décision à la connaissance du public et spécialement des Chambres de commerce (Circulaire du 15 février 1862).

e. — Mise en vigueur et publicité. — Les préfets portent les tarifs à la connaissance du public, après leur homologation, par des arrêtés dont ils envoient des exemplaires à l'inspecteur général du contrôle et aux

Chambres de commerce (Circulaires du 23 août 1850, du 15 avril 1854, du 14 juin 1854, du 15 février 1862 et du 11 novembre 1884). L'envoi analogue qui devait être fait à l'Administration centrale a été supprimé par cette dernière circulaire. La forme des arrêtés a fait l'objet de deux circulaires du 15 avril 1854 et du 7 mai 1872.

Il y a lieu d'observer, en passant, que les arrêtés préfectoraux, obligatoires aux termes des anciens cahiers des charges, ont cessé de l'être depuis 1857. Le nouveau type de cahier des charges arrêté à cette époque ne les prescrit plus.

Bien que la pratique ancienne se soit maintenue, les tiers ne pourraient pas se prévaloir de l'omission d'une formalité qui, aujourd'hui, n'est imposée ni par les contrats de concession, ni par les règlements de police (Cour de cassation, 1er août 1864, Cie de P.-L.-M. contre Forestier).

Conformément à l'article 48 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés doivent être constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations. Pour les tarifs volumineux, les affiches sont remplacées par des livrets (1). Les frais de l'affichage sont à la charge du concessionnaire.

Il est interdit aux Compagnies d'insérer dans leurs affiches des annotations interprétatives, sans l'approbation de l'Administration. Les Compagnies doivent, quand elles jugent utiles des annotations de cette nature, les soumettre au Ministre qui s'est réservé un délai de huit jours pour y opposer son veto (Circulaire du 30 juin 1863).

Le recueil Chaix, quoique n'ayant pas un caractère officiel, constitue néanmoins un organe de publicité qui concourt efficacement au but de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Par une circulaire du 9 octobre 1878, le Ministre a recommandé de n'y insérer que des tarifs dûment homologués.

L'omission ou l'irrégularité de l'affichage n'aurait pas pour effet d'enlever aux tarifs dûment homologués leur caractère obligatoire ; elle ne pourrait que donner lieu à une répression correctionnelle (Cour de Grenoble, 31 décembre 1870, Cie de P.-L.-M. contre Vaujany).

4. Solidarité des taxes et de leurs conditions d'application, au

(1) Par un arrêt du 20 mars 1868 (Petit et Surell), la Cour de cassation a déclaré que le dépôt d'un livret n'équivalait pas à l'apposition d'une affiche, qui, par ses dimensions, sa couleur et la place à elle attribuée, doit attirer l'attention des voyageurs. Cette décision isolée est quelque peu en discordance avec celle du 31 décembre 1866 (Voir supra, page 37). S'il y avait eu tout à la fois apposition d'une affiche sommaire et dépôt du livret, l'arrêt eût été sans doute différent.

La cour de Grenoble a d'ailleurs statué dans un sens opposé, le 31 décembre 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Vaujany).

point de vue de l'homologation. — Les taxes proprement dites et les conditions auxquelles est subordonnée leur application ne peuvent se séparer les unes des autres. Elles forment un tout indivisible. La Cour de cassation a dû rappeler, le 23 décembre 1874 (Cie de l'Ouest contre Lavieille), ce principe manifeste et incontestable, et annuler un jugement de tribunal de commerce qui considérait comme indispensable l'homologation par décision spéciale des conditions générales placées en tête d'un livret de tarifs spéciaux dûment sanctionné par le Ministre.

5. **Caractère provisoire des homologations. Conséquences de leur retrait.** — Dès 1857, à l'occasion d'un projet de loi sur la cession du Grand Central aux Compagnies de Lyon et d'Orléans, l'Administration avait manifesté l'intention de ne plus donner que des homologations provisoires, susceptibles d'une révocation immédiate, de manière à pouvoir, quand elle le jugerait utile, réparer ses erreurs d'appréciation et faire tomber les tarifs dont l'expérience viendrait à révéler les inconvénients.

La cour de Paris avait incidemment reconnu la légitimité de ce procédé, dans un arrêt du 26 novembre 1858.

Après bien des hésitations, les Compagnies ont fini par déclarer officiellement, en 1880, « qu'elles ne contesteraient pas au Ministre la faculté de « rapporter les homologations qui n'auraient été accordées qu'à titre pro- « soire ». Par dépêche du 24 mars 1880, M. Varroy, ministre des travaux publics, a pris acte de cette déclaration dans les termes suivants, qu'il importe de reproduire textuellement, à cause de leur importance : « J'ai « reçu la lettre par laquelle vous reconnaissez que l'Administration des « travaux publics a le droit de rapporter les arrêtés ou décisions qui ont « homologué des tarifs spéciaux à titre provisoire. — Avant de rapporter « une décision de ce genre, je ferai procéder aux mêmes formalités que « pour l'homologation. — Le tarif supprimé par le retrait de l'homologa- « tion cessera d'être appliqué après l'expiration des délais fixés par « l'article 48 du cahier des charges. Vous aurez également à vous con- « former aux dispositions du cahier des charges concernant l'établissement « des tarifs, pour les propostions nouvelles que vous croiriez devoir me « soumettre (1). »

Ainsi s'est trouvée définitivement consacrée la pratique constamment suivie depuis de longues années par l'Administration des travaux publics

(1) Les termes de cette lettre visent spécialement les tarifs spéciaux. La situation est évidemment la même pour les tarifs généraux : aussi le Ministre n'a-t-il pas hésité à ne donner qu'un caractère provisoire à ses récentes décisions homologatives des nouveaux tarifs généraux de l'Est, du Paris-Lyon-Méditerranée et du Nord.

et consistant à ne plus donner que des homologations provisoires.

On s'est demandé si cette pratique était bien conforme aux principes et à l'intérêt public; on lui a reproché de laisser constamment planer l'incertitude et la mobilité sur les transactions commerciales, qui ont, au contraire, besoin de fixité et de stabilité; on lui a imputé aussi de mettre par trop les Compagnies à la discrétion du Ministre, qui peut être entraîné par les écarts de l'opinion publique à prendre des mesures regrettables. Sans doute, elle n'est pas irréprochable. Cependant, ses mérites nous paraissent supérieurs à ses défauts. Les enseignements de l'expérience peuvent révéler dans la tarification des inconvénients qui auraient passé inaperçus lors de l'homologation; les circonstances peuvent se modifier et rendre nuisibles des taxes qui étaient au contraire avantageuses quand elles ont été mises en vigueur; des nécessités nouvelles peuvent surgir et rendre indispensable un remaniement des tarifs. Il est essentiel que le Ministre ne soit pas irrévocablement lié par ses décisions antérieures. La crainte exprimée au sujet des abus qu'il pourrait faire de son pouvoir ne sont nullement justifiés par les faits. Si l'Administration a péché, ce n'est certes point par excès de hardiesse et de témérité. Les Compagnies et le public peuvent s'en remettre à sa prudence et à sa sagesse. D'ailleurs, l'engagement pris par le Ministre de ne jamais prononcer le retrait d'un tarif, sans avoir rempli les formalités prescrites en matière d'homologation, donne toute garantie à cet égard; il permet à tous les intérêts de se faire entendre et ferme la porte aux décisions irréfléchies.

Dans une discussion récente devant la Chambre des députés, on a agité la question de savoir si le retrait d'une homologation provisoire avait pour effet de faire revivre le tarif en vigueur avant cette homologation. Il n'en est point et ne peut en être ainsi, du moins dans les termes généraux de la question; l'ancien tarif a disparu et ne pourrait renaître que sur la proposition de la Compagnie et après l'accomplissement de toutes les formalités réglementaires d'instruction.

Pour prendre l'exemple qui a donné lieu à la discussion à laquelle nous venons de faire allusion, si le Ministre des travaux publics, cédant à certaines sollicitations, avait retiré l'homologation provisoire donnée en 1885 à l'ensemble des nouveaux tarifs généraux et spéciaux de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, la conséquence légale de ce retrait eût été de mettre le public, l'Administration et la Compagnie en face, non point des tarifs antérieurs, mais du tarif maximum inséré au cahier des charges, sauf proposition contraire dont l'initiative eût appartenu exclusivement à la Compagnie.

Si, au lieu d'envisager le cas extrême d'un retrait s'appliquant à toute

la tarification d'un réseau, nous considérons le cas inverse d'un retrait applicable à un seul tarif spécial, cette mesure laisse subsister : 1° le tarif général; 2° les autres tarifs spéciaux dont pourrait bénéficier la même marchandise.

Si le retrait s'appliquait à un tarif général, il ne laisserait debout que le tarif maximum et, éventuellement, les tarifs spéciaux subordonnés à des conditions autres que celles du cahier des charges.

Ces conséquences du retrait d'homologation sont d'ailleurs plus théoriques que pratiques ; car, dans la plupart des cas, l'intérêt commun des Compagnies et du public déterminerait la substitution immédiate de nouveaux tarifs du même ordre à ceux qui disparaîtraient.

6. Autorisation provisoire de mise en vigueur des tarifs avant leur homologation. — L'instruction à laquelle sont soumises les propositions de tarifs exige des délais assez longs. Certains besoins urgents peuvent rendre nécessaire une mise en vigueur plus prompte des taxes nouvelles, soit pour l'ouverture d'une ligne, soit pour le soulagement d'une crise industrielle ou commerciale. Le Ministre peut alors délivrer des autorisations provisoires, sans attendre la fin de l'instruction, pourvu que les formalités prescrites par l'ordonnance de 1846 et le cahier des charges aient été accomplies. Il n'use d'ailleurs de cette faculté que s'il est absolument certain des avantages présentés par les nouveaux tarifs. Sa décision est une véritable homologation ayant un caractère encore plus provisoire que celle qu'il délivrera plus tard. La légalité des taxes n'est pas contestable après le mois d'affichage : car l'avis des Chambres de commerce et l'étude des tarifs par les fonctionnaires du contrôle et le Comité consultatif sont des mesures d'ordre purement intérieur, qui ne lient point le Ministre, ni à plus forte raison les Compagnies (Voir les circulaires ministérielles précitées du 31 octobre 1855 et du 10 mars 1858).

7. Approbation du tableau des distances. — L'un des éléments essentiels de l'application des taxes est le tableau des distances, non seulement pour les tarifs généraux, mais encore pour les tarifs spéciaux qui n'affectent point la forme de prix fermes.

Ce tableau fait, dans la plupart des cas, l'objet d'une décision approbative distincte.

Il est procédé, avant l'ouverture des sections ou des stations nouvelles, à un chaînage contradictoire entre les fonctionnaires du contrôle et les représentants de la Compagnie. Les distances sont généralement comptées

entre les axes des bâtiments des voyageurs, sous la réserve de certaines réductions pour les rebroussements.

Par une circulaire du 22 novembre 1879, le Ministre a recommandé aux fonctionnaires du contrôle de prendre les mesures nécessaires pour que l'opération du chaînage soit effectuée, dès que l'état d'avancement des travaux le permettrait, et terminée, en tout cas, deux mois au moins avant l'époque présumée de l'ouverture (Voir aussi la circulaire du 7 janvier 1880). Ces prescriptions forment le complément de celles que les Compagnies ont reçues par circulaire du 28 octobre 1879 et aux termes desquelles elles doivent provoquer, en temps utile, l'homologation des tarifs applicables aux lignes nouvelles.

Des croquis des distances doivent être dressés en vertu des circulaires des 21 novembre 1857, 24 janvier 1859, 10 août 1859, 10 juin 1861.

8. Sanction des règles relatives à l'homologation et à la publicité des tarifs. — Les règles relatives à l'homologation et à la publicité des tarifs ont une double sanction, pénale et civile.

a. Sanction pénale. — Les infractions à l'ordonnance du 15 novembre 1846 rendent les Compagnies passibles des peines édictées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. On pourra consulter les arrêts suivants de la Cour de cassation :

— 28 juin 1851 (Chemin de fer de Tours à Nantes): condamnation pour infraction à l'article 44 de l'ordonnance de 1846, à la suite d'une réduction de tarif non autorisée en faveur d'un service de correspondance de voitures ;

— 20 mai 1865 (Poussin) . condamnation d'un camionneur, qui avait perçu des excédents de taxes en dehors du tarif fixé par le Ministre des travaux publics ;

— 20 mars 1868 (Petit et Surell) : condamnation pour affichage et application de prix non conformes aux tarifs homologués, contrairement à l'article 48 de l'ordonnance de 1846.

On pourra aussi se reporter à un arrêt de la cour de Riom du 14 mai 1883 (Baldeyrou), intervenu à la suite de perceptions illégales par un correspondant.

Une homologation ultérieure ne pourrait avoir aucun effet rétroactif sur la pénalité légale (Tribunal correctionnel de Nancy, 18 juin 1856). C'est ce que la Cour de cassation a d'ailleurs décidé dans une matière analogue, à propos de traités de faveur consentis au profit d'entreprises de correspondance (3 février 1855, Bonjour contre Cie d'Orléans).

b. Sanction civile. — La perception de taxes non homologuées peut donner lieu à une action en dommages-intérêts de la part de ceux qui en auraient éprouvé un préjudice, notamment de la part des entreprises concurrentes (Cour de cassation, 10 janvier 1849, Cie de Montpellier à Nîmes contre Lamouroux; 10 janvier 1849, Cie du Gard contre Bimar et Cie et contre Lamouroux; 19 juin 1850, Maillet-Duboullay contre Cie de Paris à Rouen; 7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie; 21 janvier 1857, Cie de l'Est contre Ancel; 11 février 1878, Petit contre Cie du Nord; 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

Mais il faut que le préjudice soit établi (Cour de Douai, 25 avril 1876, Cie du Nord contre Ledez et Cie; Cour de cassation, 11 février 1878, Petit contre Cie du Nord).

La Compagnie ne saurait se disculper en excipant de ce que l'application irrégulière du tarif aurait eu lieu sous la surveillance et avec l'approbation tacite de l'Administration (Cour de cassation, 19 juin 1850, Maillet-Duboullay contre Cie de Paris à Rouen; 26 novembre 1883, Clairin contre Cie de P.-L.-M.).

D'autre part, quand une Compagnie a indûment perçu des taxes inférieures à celles qui ont été homologuées, elle peut revenir à ces dernières sans formalité nouvelle d'homologation et de publicité. Des tiers ne pourraient, de ce chef, prétendre à l'allocation de dommages-intérêts (Cour de cassation, 18 décembre 1867, Cie de l'Ouest contre Launay-Esnault; 26 novembre 1883, Clairin contre Cie de P.-L.-M.).

9. **Contentieux des décisions ministérielles en matière d'homologation.** — *a*. Recours des compagnies contre les décisions ministérielles. — Si un litige naissait entre l'État et une Compagnie, ce serait vraisemblablement au sujet d'une homologation conditionnelle que la Compagnie considérerait comme contraire à son cahier des charges. Il s'agirait alors d'interpréter le contrat de concession et cette interprétation devrait être déférée au Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII (Conseil d'État, 16 août 1862, Cie du Nord).

b. Recours des tiers contre les décisions ministérielles. — L'ordonnance du 15 novembre 1846 et les actes de concession ont donné au Ministre un pouvoir souverain d'appréciation; il est seul juge de sa détermination. Le Conseil d'État devrait donc repousser, comme non recevables, les recours en excès de pouvoirs formés contre ses décisions : c'est d'ailleurs ce qu'il a fait, le 31 mai 1848, à l'occasion d'un recours de la société

des forges et fonderies de l'Ardèche contre des tarifs du chemin de Saint-Étienne à Lyon; la société requérante, qui n'invoquait aucune stipulation faite à son profit dans le cahier des charges, a été déclarée sans qualité pour attaquer la décision ministérielle portant homologation de ces tarifs.

Tout au plus faut-il excepter le cas invraisemblable, où le Ministre aurait violé l'ordonnance de 1846 et approuvé des taxes supérieures au maximum légal.

A peine avons-nous besoin d'ajouter qu'en aucune circonstance le Conseil de préfecture ne pourrait être compétent.

c. Actions civiles contre les compagnies. — L'autorité judiciaire est également incompétente pour censurer les actes du Ministre et ordonner la réparation par les Compagnies du préjudice que des tarifs dûment homologués auraient causé à des tiers.

A la vérité, le Tribunal des conflits a admis, le 3 janvier 1851, que les tribunaux civils pouvaient connaître d'une action en dommages-intérêts fondée sur ce que des tarifs, quoique régulièrement approuvés, étaient contraires au cahier des charges de la Compagnie d'Amiens à Boulogne. Mais ce jugement est resté isolé.

Dès le 21 avril 1853, un décret sur conflit, intervenu dans un litige entre la Compagnie de Versailles (rive droite) et divers entrepreneurs de voitures, est revenu aux vrais principes. Comme le rappelle ce décret dans ses considérants, « aux termes des articles 44 et suivants de l'ordonnance « du 15 novembre 1846, c'est à l'Administration qu'il appartient, sur « l'initiative des Compagnies et après que le public a été informé par des « affiches des changements demandés, d'approuver en vue de l'intérêt « général, dans les limites du maximum autorisé par le cahier des charges, « ou de rejeter les modifications proposées au tarif des perceptions. Sous « le prétexte d'un prétendu dommage causé par ces modifications à des « intérêts privés, l'autorité judiciaire ne saurait, sans méconnaître le prin- « cipe de la séparation des pouvoirs, s'immiscer directement ou indirecte- « ment dans l'appréciation d'actes de cette nature et y porter atteinte.... ».

Depuis, la Cour de cassation n'a jamais hésité à respecter la règle de la séparation des pouvoirs, soit à propos de tarifs proprement dits, soit à propos de traités avec des entreprises de transport par terre ou par eau (28 décembre 1857, Vasse contre Cie de l'Ouest; 22 février 1858, Delarsille et Contet-Muiron contre Cie du Nord; 12 avril 1859, Delessert, Leberthe et et autres contre Cie de Lyon; 8 juin 1859, Leclerc-Fleureau contre Cie d'Orléans).

Elle a en conséquence cassé, comme entachés d'excès de pouvoirs, des jugements ou arrêts par lesquels des tribunaux ou des cours s'étaient substitués à l'Administration (7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie, et autres arrêts).

10. Contentieux des formalités préalables à la mise en vigueur des tarifs. Compétence de l'autorité judiciaire. — Mais, si l'autorité judiciaire n'a pas le droit d'examiner et d'apprécier la légalité des tarifs homologués, elle est au contraire qualifiée pour juger si les formalités préalables à la mise en vigueur des tarifs ont été régulièrement accomplies, si ces tarifs ont été dûment homologués et affichés pendant un mois, conformément aux prescriptions de l'ordonnance de 1846, et si par suite leur application est légale (7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie ; 21 janvier 1857, Cie de l'Est contre Ancel ; 31 décembre 1866, Cie du Midi contre Pauilhac).

11. Modifications proposées à l'exercice du droit d'homologation. — Devant la Commission d'enquête instituée en 1861, sous la présidence de M. Michel Chevalier, les Compagnies se sont plaintes de la lenteur de l'instruction administrative à laquelle donnent lieu les tarifs ; elles ont demandé que le Ministre renonçât à son droit d'homologation préalable, ou tout au moins admît que son silence, après un certain délai, fût considéré comme emportant approbation provisoire. La Commission, entrant dans leurs vues, avait formulé les propositions suivantes :

1° Ne plus subordonner l'homologation des tarifs à une instruction préalable de l'Administration ;

Se borner à exiger l'envoi d'un exemplaire de l'affiche au Ministre et à l'ingénieur en chef du contrôle ;

2° N'engager l'instruction qu'en cas de réclamation méritant d'être prise en considération ;

3° Reconnaître la légalité de la mise en vigueur des tarifs à l'expiration du mois d'affichage, sauf le cas précédemment indiqué ;

4° Donner au Ministre le droit de suspendre à toute époque l'application des tarifs.

Le Ministre a eu la sagesse de ne pas suivre cet avis.

Dans un sens opposé, on peut citer les conclusions de l'une des sous-commissions appelées en 1882 à étudier la réforme du régime des chemins de fer. Le droit d'initiative eût appartenu, non seulement aux Compagnies, mais encore au Ministre; en cas de désaccord sur l'opportunité d'une modification de tarifs, le litige eût été déféré à l'arbitrage d'une Commission

formée, par parties égales, de représentants des Compagnies, de membres des Chambres de commerce et de représentants du Gouvernement; les propositions admises en principe par cette Commission eussent été soumises à l'homologation, à la suite des formalités usuelles. Pour réaliser cette transformation des droits respectifs de l'État et des Compagnies, il eût fallu remanier les contrats de concession, et il y a lieu de croire que les Compagnies y eussent difficilement consenti. Les conventions de 1883 ont maintenu le régime en vigueur.

12. Observations sur les tarifs communs et internationaux. — Les tarifs communs à plusieurs Compagnies françaises sont naturellement soumis à la sanction du Ministre, tout comme les tarifs qui s'appliquent exclusivement aux transports intérieurs d'un réseau. Les voyageurs ou expéditeurs n'étant intéressés à connaître que les taxes totales, l'homologation est limitée, au moins explicitement, à ces taxes. Mais l'Administration exige en général des Compagnies, qu'elles lui fournissent l'indication des bases sur lesquelles se répartit entre elles le produit de ces taxes; cette indication lui est nécessaire, non seulement au point de vue de son contrôle financier, mais encore pour lui permettre de rapprocher les tarifs communs des tarifs intérieurs de chaque réseau.

La même règle s'applique aux tarifs communs concertés entre des Compagnies françaises et étrangères : pour les tarifs internationaux, plus encore que pour les tarifs communs exclusivement français, le Ministre a besoin de connaître exactement la part du produit des taxes attribuée aux Compagnies françaises, afin de s'assurer que les intérêts nationaux ne sont pas compromis. On s'est parfois demandé si l'homologation ne devrait pas être limitée à la part française. A l'appui de cette solution, on faisait valoir que le Ministre n'ayant aucune autorité sur les chemins de fer étrangers était incompétent pour approuver les tarifs afférents à ces lignes et leur donner force exécutoire. Mais il y a lieu d'observer que les taxes sont indivisibles pour le public; leur perception est, en outre, opérée intégralement par les Compagnies françaises, pour les voyageurs partant de France ainsi que pour les marchandises expédiées franco de notre territoire ou reçues en port dû; enfin, tel tarif international reconnu favorable ou du moins sans danger pour notre commerce et notre industrie pourrait au contraire leur devenir funeste, si l'Administration étrangère avait la faculté de faire librement varier sa part, sans un nouvel examen et une nouvelle autorisation de l'Administration française. Ainsi, la pratique constante du Ministère des travaux publics se justifie à tous les points de vue. Les tarifs internationaux constituent des traités dont toutes les parties sont solidaires; ils

doivent être examinés dans leur ensemble; leur mise en vigueur est nécessairement subordonnée, dans l'un et l'autre pays, à l'exequatur de l'autorité compétente; cet exequatur ne peut être borné à une partie de leurs clauses; le Ministre ne fait nullement acte d'autorité en territoire étranger, lorsqu'il statue dans ces conditions, au regard des Compagnies françaises et même au regard des Compagnies étrangères qui se sont unies et solidarisées avec ces dernières. Sans doute, on pourrait, par excès de purisme, concevoir une autre forme de procéder qui consisterait à homologuer la part française et les conditions d'application correspondantes, sous la réserve du maintien de la part étrangère. Mais ne serait-ce pas une homologation déguisée de la taxe totale et n'est-il pas préférable de s'en tenir franchement à la procédure que de longues années d'expérience justifient et qui est d'une légalité irréprochable ?

L'Administration doit d'ailleurs veiller attentivement à ce que les tarifs internationaux ne contiennent pas de stipulations contraires aux principes d'ordre public admis en France, tout au moins en ce qui concerne la participation et les responsabilités éventuelles des Compagnies françaises.

Une question délicate est celle de savoir si les tarifs communs internationaux ne peuvent être retirés qu'avec l'autorisation de l'Administration française? Elle a été résolue affirmativement par un arrêt de la cour de Montpellier, en date du 13 décembre 1883 (Cie du Midi contre Goutelle). Il s'agissait d'un tarif franco-espagnol. La Compagnie étrangère, dûment autorisée par son Gouvernement, avait cru pouvoir se dégager des liens de l'association qui l'unissait aux Compagnies françaises. La cour de Montpellier a jugé que le contrat de communauté ayant pris force de loi en France devait continuer à être appliqué par les Compagnies françaises, jusqu'à ce quelles justifiassent d'une décision ministérielle en autorisant l'abrogation. Mais son arrêt a été annulé par la Cour de cassation, le 15 décembre 1886 (1).

Les tarifs communs entre Compagnies de chemins de fer, pour des transports devant s'effectuer exclusivement par rails, ne sont pas les seuls. Il existe aussi certains tarifs communs entre des Compagnies de chemins de fer et des sociétés de navigation, pour des transports mixtes par rails et par eau. Un auteur a critiqué le principe même de ces tarifs, en faisant remarquer qu'aucun texte de loi ou de règlement n'attribuait compétence au Ministre des travaux publics pour la fixation des prix afférents aux transports maritimes. Des considérations analogues à celles que nous avons

(1) La Cour s'est fondée sur ce que le contrat de transport avait été conclu en Espagne et devait par suite être soumis à la loi étrangère, en ce que cette loi n'avait rien de contraire à la loi française ni à l'ordre public reconnu en France.

exposées pour les tarifs internationaux justifient l'homologation des tarifs concertés entre les Compagnies de chemins de fer et les Compagnies de navigation. Le Comité consultatif, appelé à diverses reprises à se prononcer sur la question, n'a jamais voulu céder aux objections qui lui étaient soumises et a fermement maintenu la procédure inaugurée depuis de longues années. C'est d'ailleurs un point sur lequel nous reviendrons, à propos des traités entre les Compagnies de chemins de fer et les entreprises de transport par terre ou par eau.

13. Délai minimum d'application des tarifs après leur abaissement. — La Commission extraparlementaire instituée à la fin de 1837 avait proposé d'assigner un minimum de durée d'un an aux tarifs, quels qu'ils fussent. Ce délai fut admis pendant quelques années.

Mais, dans les cahiers des charges annexés aux lois du 15 juillet 1840, on se borna à stipuler une durée minimum pour les abaissements. L'article 33 était ainsi conçu : « Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable « d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle « est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées « qu'après un délai de trois mois au moins. »

Pour des raisons que nous avons indiquées page 14, en définissant les tarifs de saison, cette clause a été modifiée en 1844 et libellée dans les termes suivants : « Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit « pour les parcours totaux, soit pour les parcours partiels de la voie de « fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes « qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être « relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et « d'un an pour les marchandises. »

C'est encore la rédaction des cahiers des charges actuels, que l'on s'est borné à compléter en prévoyant les abaissements « avec ou sans condi- « tions ». (Art. 38.)

Les délais de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises ont pour objet d'assurer aux transactions commerciales la stabilité de prévisions qui leur est indispensable et de porter obstacle aux manœuvres de concurrence déloyale contre d'autres entreprises de transport.

Devant la Commission d'enquête instituée en 1861, les Compagnies ont demandé la modification du régime en vigueur et le retour au délai de trois mois, pour les marchandises comme pour les voyageurs; elles invoquaient la nécessité d'une latitude plus grande pour satisfaire les besoins du commerce. La Commission estima, avec elles, que les restrictions du cahier des charges, malgré la pensée de prévoyance et de prudence qui

les avait dictées, tournaient trop souvent au détriment du public, en empêchant des variations utiles et en détournant les Compagnies d'essais aléatoires. Elle conclut à la réduction du délai d'une année, sans préciser le chiffre à lui substituer. Mais le Ministre recula devant cette mesure, qui eût exposé la tarification à une excessive mobilité.

C'est ici le cas de faire observer que les relèvements isolés de taxes précédemment abaissées sont extrêmement rares. Dès 1877, une brochure publiée par le Ministère des travaux publics constatait qu'il y avait à peine un relèvement pour cent abaissements. Depuis, cette proportion s'est encore réduite. En effet, les Compagnies qui ont de puissants moyens d'investigation, des statistiques minutieuses, des agents expérimentés, n'abaissent leurs taxes qu'avec une extrême prudence. De plus, alors même que leurs essais n'ont pas répondu à leur attente, elles hésitent à priver le public d'avantages qu'elles ne peuvent lui enlever sans provoquer de sa part des plaintes et des protestations.

Si les relèvements isolés sont tout à fait exceptionnels, nous devons ajouter que la réforme générale des tarifs actuellement en cours pour toutes les grandes Compagnies a, au contraire, nécessité des relèvements assez nombreux. L'unification, qui est le but principal de cette réforme, ne pouvait se faire en prenant comme régulateur, pour chaque marchandise, les taxes les plus basses : il en fût résulté un désastre financier pour les Compagnies et pour l'État, par le fonctionnement de la garantie d'intérêt. Tout en la dirigeant de telle sorte qu'elle donnât un abaissement moyen des taxes, il a bien fallu admettre, à côté de diminutions considérables, certaines augmentations. Ces augmentations, peu sensibles sur les réseaux dont la tarification était régulière et en quelque sorte mathématique, sont, au contraire, très appréciables sur les réseaux dont les tarifs présentaient peu de régularité et d'harmonie. Il en résulte de très vives protestations : ceux qui bénéficient des diminutions ne soufflent mot; ceux qui souffrent des augmentations font entendre les plaintes les plus vives. Telle a été la principale cause de l'interpellation récente adressée au Ministre des travaux publics devant la Chambre des députés.

Les délais stipulés par le cahier des charges ne s'appliquent pas aux abaissements nouveaux que les Compagnies seraient disposées à consentir. Cela résulte du texte même de l'art. 48; néanmoins la Cour de cassation a dû le constater dans un arrêt du 19 janvier 1878 (Cie de l'Est contre Rallu et Cie).

Nous avons relaté, page 16, des circonstances où le Gouvernement avait cru pouvoir s'écarter des prescriptions du cahier des charges et mettre certains prix en vigueur pour un délai inférieur à un an.

Une question fort délicate à résoudre est celle de savoir si les délai minima de l'article 48 du cahier des charges s'appliquent en cas d'homologation provisoire. M. Aucoc semble se prononcer pour l'affirmative; M. Sarrut et M. Féraud-Giraud expriment une opinion contraire. Tout en reconnaissant que l'auteur du cahier des charges s'est proposé, non seulement d'empêcher les manœuvres abusives des concessionnaires, mais encore de donner aux tarifs une stabilité suffisante, nous considérons la doctrine de ces deux derniers auteurs comme pouvant se défendre par d'excellentes raisons. Dans les discussions parlementaires, notamment en 1857, les défenseurs de l'homologation provisoire l'ont toujours présentée comme permettant au Ministre de retirer sa décision *à toute époque*. L'inaction forcée du Ministre pendant une année ferait perdre à l'homologation provisoire une partie de ses mérites et de ses avantages. D'un autre côté, l'article 48 du cahier des charges vise les actes dont la Compagnie a l'initiative et non ceux de l'Administration ; le Ministre, juge des nécessités de l'intérêt public, ne prononcera jamais le retrait de l'homologation que s'il en est résulté un préjudice incontestable pour cet intérêt. Enfin le public est dûment averti du caractère précaire et révocable de l'autorisation. Quoi qu'il en soit, nous le répétons, la question de droit est délicate. Elle l'est tellement qu'en 1880 le Ministre des travaux publics, dans ses négociations avec les Compagnies pour leur faire reconnaître la légalité des homologations provisoires, n'a pas cru devoir la trancher dans le sens le plus favorable à son autorité. Aux termes de la lettre dont nous avons reproduit le texte, page 42, « les tarifs supprimés par le retrait de « l'homologation cessent d'être appliqués *après l'expiration des délais* « *fixés par l'article 48 du cahier des charges.* »

14. Règles particulières aux chemins de fer d'intérêt local. — L'article 2 de la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local avait attribué compétence au préfet pour l'homologation des taxes. Ce régime a été modifié par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880. Aujourd'hui, « les taxes sont homologuées par le Ministre des travaux publics, dans le « cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de ta- « rifs communs à plusieurs lignes; elles sont homologuées par le préfet « dans les autres cas ».

Il y a lieu de rapprocher de ce texte les extraits suivants du cahier des charges type approuvé par décret du 6 août 1881 :

Art. 41. — « ..... Le tableau des distances entre les diverses stations « sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé « contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle.

« Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des « bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'a- « près cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du Ministre « des travaux publics, suivant la distinction résultant de l'article 5 de la « loi du 11 juin 1880. »

Art. 47. — Conforme à l'article 48 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, sauf le paragraphe 3 ainsi libellé : « La percep- « tion des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du « préfet ou du Ministre des travaux publics suivant les distinctions établies « par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux disposi- « tions de l'ordonnance du 15 novembre 1846. »

Sauf cette répartition de compétence, les règles générales que nous avons précédemment rappelées s'appliquent aux chemins de fer d'intérêt local.

Quand le Ministre est appelé à statuer, la Compagnie doit lui soumettre ses propositions en même temps qu'aux préfets et en envoyer un duplicata à l'inspecteur général du contrôle. Les préfets adressent au Ministre le rapport des fonctionnaires du contrôle et leur avis; ils sont avisés de la décision prise et la notifient aux intéresés (Circulaires des 24 août 1880, 11 novembre 1882 et 27 décembre 1884).

15. Observations sur les transports faits avant l'ouverture officielle du chemin de fer à l'exploitation. — Bien qu'aux termes de l'article 28 du cahier des charges les chemins de fer ne puissent être livrés à la circulation qu'après leur réception par le service du contrôle et avec l'autorisation administrative, les Compagnies se chargent parfois d'effectuer certains transports anticipés sur des sections où elles peuvent mettre sans danger leurs trains en mouvement. Sans examiner ici si l'Administration peut tolérer ces transports, nous constatons que la Cour de cassation a reconnu aux parties le pouvoir de régler les prix par des conventions particulières et de dépasser les maxima fixés par le contrat de concession (12 mars 1873, Cie des houillères et du chemin de fer de St-Éloi contre Cie d'Orléans; 16 juillet 1873, Cie des Charentes contre Bonneau). Dans la première de ces espèces, la convention avait été approuvée par le Ministre ; dans la seconde, il y avait eu simplement arrangement entre le chef de gare et l'expéditeur.

§ 2. — RÈGLES SPÉCIALES A CERTAINES TAXES

1. Billets à prix réduit délivrés en dehors des tarifs ordinaires de voyageurs. — En dehors de leurs tarifs permanents pour le transport des voyageurs, les Compagnies ont l'habitude de délivrer des billets à prix réduit, pour faciliter, soit des déplacements qui peuvent se produire à l'occasion de circonstances passagères ou imprévues, soit les excursions et les voyages de plus longue durée que provoque, chaque année, le retour de la belle saison.

Dans le premier cas, à moins d'interdire absolument aux Compagnies des combinaisons tout à l'avantage du public, il était impossible d'exiger l'accomplissement des formalités d'affichage préalable pendant un mois et d'homologation dans les formes ordinaires. L'Administration y a renoncé ; mais les Compagnies ont été invitées à aviser, au moins huit jours à l'avance, le Ministère et le service du contrôle ; ce délai suffit au Ministre pour opposer son veto, s'il le juge opportun (Circulaires du 22 novembre 1872 et du 27 juin 1881). Ce mode de procéder s'applique par exemple aux trains de plaisir, trains de pèlerinage, trains pour concours et expositions publiques, etc. (1).

Au contraire, pour les billets à prix réduit, tels que les billets dits de bains de mer, les billets de voyages circulaires, etc., dont la délivrance a lieu chaque année pour une période de plusieurs mois et peut être prévue par avance, les motifs d'admettre une dérogation aux règles ordinaires de l'homologation n'existent plus. Le Ministre a appelé l'attention des Compagnies, par une circulaire du 27 juin 1881, sur les avantages qu'il y aurait dans ce cas à adopter la forme de tarifs spéciaux, qui prendraient place dans le recueil général des tarifs de voyageurs, dont l'homologation ne serait plus renouvelée annuellement et qui s'appliqueraient chaque année à l'époque déterminée, le délai périodique d'application étant de trois mois au minimum.

2. Tarif des céréales. — L'initiative des modifications de tarifs appartient aux Compagnies. Cette règle comporte cependant une exception pour les céréales. En effet, les cahiers des charges donnent au Gouvernement le droit d'exiger que le tarif du transport en petite vitesse des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux ne dépasse pas 7 c. par tonne et par

(1) Le Gouverneur général de l'Algérie a reçu, par décret du 19 mai 1882, la délégation des pouvoirs du Ministre à cet égard pour les chemins algériens.

kilomètre (1), quand le prix de l'hectolitre atteint 20 francs sur un marché régulateur déterminé.

Cette disposition, destinée à conjurer les effets des disettes, n'a pas reçu d'application. Les Compagnies ont toujours consenti, en cas d'insuffisance manifeste des récoltes, à prendre l'initiative de taxes moindres. C'est ce qui a eu lieu en 1853, 1868 et 1873.

Des décrets du 2 septembre 1853, du 14 mars 1868 et du 14 septembre 1873, ont : 1° donné aux Compagnies la faculté de relever leurs tarifs dans la limite du maximum du cahier des charges, sans attendre l'expiration du délai légal d'une année, mais en assignant toutefois à ces tarifs un minimum de durée de quatre mois en 1868, de trois mois en 1873 ; 2° dispensé en même temps les Compagnies des formalités d'affichage préalable pour l'application des taxes réduites, et fixé à huit jours le délai d'affichage avant le relèvement.

En définissant les tarifs temporaires, nous avons été amené à dire les doutes qu'avaient suscités ces mesures au point de vue de la légalité. Nous croyons cependant que le Gouvernement pouvait agir comme il l'a fait. S'il eût appliqué purement et simplement l'article 42 du cahier des charges, la réduction prévue par cet article et imposée d'office pour des raisons essentiellement passagères et pour des nécessités urgentes n'eût certainement pas été soumise aux conditions d'affichage et de délai fixées par l'article 48. Le fait que les Compagnies n'avaient pas attendu une mise en demeure et avaient pris l'initiative des abaissements ne devait pas modifier la situation. En réalité, le Gouvernement n'a fait qu'une application indirecte de l'article 42, qu'il a eu soin d'ailleurs de viser dans ses décrets.

3. **Tarif exceptionnel. Frais accessoires.** — Nous avons fait connaître, page 21, les diverses catégories de marchandises dont les prix de transport doivent être *arrêtés annuellement* par le Ministre en vertu de l'article 47 du cahier des charges et forment ce que l'on appelle ordinairement le *tarif exceptionnel*.

Le Ministre *fixe* également, sur la proposition de la Compagnie, le prix des places de luxe dans les trains de voyageurs (Art. 43 du cahier des charges) et celui des masses indivisibles pesant plus de 5000 kg. (Art. 46).

Il *arrête* encore *annuellement* les frais accessoires, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer (Art. 51 du cahier des charges).

Enfin il *fixe* les tarifs de factage et de camionnage.

(1) Le tarif maximum est de 14 c.

Pour tous ces prix, le Ministre a un droit supérieur à celui d'homologation. Ses pouvoirs ne sont plus limités à une approbation ou à un veto. Il fixe les taxes et la Compagnie est obligée de se soumettre à sa décision, alors même qu'elle ne serait pas conforme aux chiffres proposés. Aux termes de l'article 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, la Compagnie doit soumettre au Ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année, le règlement des frais accessoires et des autres taxes qui doivent être arrêtées annuellement, c'est-à-dire de celles qui sont prévues par l'article 47 du cahier des charges. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continuent à être perçus (Art. 47 de l'ordonnance ; arrêt de la Cour de cassation du 16 août 1864, Pourailly contre Cie du Midi).

Les prix de transport fixés par le Ministre et les frais accessoires sont soumis à l'affichage, comme les prix simplement soumis à l'homologation.

L'article 52 du cahier des charges n'impose aux Compagnies le factage et le camionnage des marchandises qu'à l'arrivée, dans le rayon de l'octroi et pour les gares desservant des populations agglomérées de 5 000 habitants au moins, dont le centre ne soit pas à plus de 5 km. des gares. Mais les Compagnies n'en organisent pas moins des services en dehors de ces conditions, soit à l'arrivée, soit au départ. Le Ministre a-t-il à intervenir dans la fixation des prix afférents à ces services facultatifs ? Cette question a été résolue affirmativement par un arrêt de la Cour de cassation en date du 20 mai 1865 (Poussin). L'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 est en effet conçu dans les termes les plus généraux et interdit, sous les peines portées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, toute perception de taxes non autorisée par le Ministre des travaux publics. D'autre part, le 3e § de l'article 52 du cahier des charges, qui prescrit la fixation par l'Administration des tarifs de factage et de camionnage, s'applique à tous les cas prévus par les deux premiers paragraphes, c'est-à-dire au cas de service facultatif comme au cas de service obligatoire. Ainsi que l'a rappelé la Cour suprême dans les motifs de son arrêt, s'il en était autrement, les Compagnies pourraient abuser de leur situation, détruire les entreprises concurrentes par un avilissement des prix et tenir ensuite le public à leur discrétion.

La Cour de cassation a rendu, le 23 février 1876 (Thiollier contre Cie de P.-L.-M.), un arrêt qui, tout en se basant sur des motifs quelque peu en opposition avec cette doctrine, ne lui est cependant pas tout à fait contraire, du moins dans l'espèce. Il s'agissait en effet d'un service de réexpédition et, si l'on se reporte au jugement du tribunal de commerce, on constate que ce service était fait par la Compagnie des messageries nationales.

4. **Tarifs de transit.** — Dès que les chemins de fer ont commencé à se développer, soit en France, soit à l'étranger, les Administrations et les Compagnies ont eu le sentiment des efforts qu'elles devaient faire pour attirer le trafic de transit.

Il fallait s'efforcer de fixer sur nos rails le transit des marchandises expédiées d'Angleterre, de Belgique et de Hollande vers l'Allemagne centrale, la Suisse et la Haute-Italie, et le disputer tant à la navigation du Rhin et de l'Escaut, qu'aux chemins Belges et Hollandais et aux chemins de la rive droite du Rhin. Il fallait aussi chercher à conquérir le transit entre les ports de la Méditerranée et l'Allemagne, entre l'Autriche-Hongrie et l'Angleterre.

La navigation sur le Rhin et l'Escaut étant absolument libre et la plupart des Administrations étrangères de chemins de fer jouissant également d'une grande liberté d'allures pour la fixation de leurs taxes, la concurrence était presque impossible pour les chemins de fer français. Tous les efforts de nos Compagnies pour suivre les oscillations des tarifs étrangers étaient paralysés par les délais qu'entraînaient l'affichage préalable de leurs propositions, l'examen de ces propositions par les fonctionnaires du contrôle, l'expédition et l'affichage des homologations ministérielles. La réglementation étroite à laquelle elles étaient somises stérilisait entre leurs mains l'instrument d'activité et de progrès dont le maniement leur était confié.

Le 10 juillet 1861, la Compagnie de l'Est, plus particulièrement intéressée par la situation de son réseau au développement du trafic de transit, adressa au Ministre des travaux publics une demande tendant à être dispensée de toutes formalités pour les tarifs afférents à ce trafic.

L'Administration ne pouvait rester indifférente aux observations dont elle était saisie sur les inconvénients du régime en vigueur. Ce régime nuisait, non seulement à nos voies ferrées, mais encore à nos ports. A la suite d'une instruction approfondie et conformément aux conclusions d'un remarquable rapport de M. l'inspecteur général de Ruolz, adopté par le Comité consultatif des chemins de fer, elle reconnut la nécessité de modifier, pour les tarifs de transit, les règles édictées par l'ordonnance de 1846 et le cahier des charges. Un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique intervint, à cet effet, le 26 avril 1862 (1). Voici les dispositions de ce décret :

Art. 1er. — « Par dérogation aux articles 44, 48 et 49 de l'ordonnance

(1) La Constitution impériale donnait compétence au Gouvernement pour modifier en cette forme les clauses des contrats de concession.

« du 15 novembre 1846, et aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 46 du « cahier des charges des Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, du « Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, des Ardennes et du Dau- « phiné, le transport, par chemin de fer, des marchandises de transit « (c'est-à-dire traversant la France d'une frontière à une autre, sous plomb « de douane), ainsi que des marchandises d'exportation (c'est-à-dire réex- « pédiées d'un point situé sur le territoire français en destination de « l'étranger), sera réglé par les dispositions suivantes :

Art. 2. — « En ce qui concerne le transport des marchandises en « transit, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux « publics pourra autoriser les Compagnies qui en feront la demande à « percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus « propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étran- « gères.

« Elles ne seront astreintes, dans ce cas, à aucune formalité d'affichage « préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit « pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relè- « vement des prix abaissés.

Art. 3. — « Les Compagnies auxquelles cette autorisation aura été « accordée communiqueront à notre Ministre de l'agriculture, du com- « merce et des travaux publics les prix et conditions applicables aux trans- « ports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

« Chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de prix « faits, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un « chiffre total unique par tonne, comprenant le péage, le transport et les « frais accessoires de toute nature, de la frontière d'entrée à la frontière « de sortie.

« Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer apparte- « nant au même réseau et situés sur le même littoral.

Art. 4. — « Chaque tarif de transit sera porté à la connaissance du « public, avant sa mise en vigueur, par des affiches apposées dans toutes « les gares dénommées dans le tarif.

Art. 5. — « A toute époque, notre Ministre de l'agriculture, du com- « merce et des travaux publics pourra interdire l'application des tarifs de « transit.

. . . . . .

Art. 11. — « A la fin de chaque exercice, chaque Compagnie adressera « à notre Ministre un tableau général indiquant le tonnage, la nature, la « provenance et la destination des marchandises transportées sur son ré- « seau, aux termes des tarifs de transit et d'exportation, ainsi que les

« prix et conditions auxquels ces transports auront été effectués. »

L'économie de ces dispositions était la suivante : suppression de l'affichage préalable et de l'homologation à laquelle étaient substitués une simple communication au Ministre, la veille de la mise en vigueur, et un droit permanent de veto de l'Administration ; obligation pour les Compagnies de se pourvoir d'une autorisation pour jouir de ces immunités ; égalité de traitement pour tous les ports d'un même littoral desservis par une même Compagnie.

Cette dernière mesure était dictée par le désir légitime de ne point favoriser un port au détriment de tel ou tel autre ; elle pouvait être considérée comme un surcroît de précaution, le choix du port d'entrée ou de sortie étant déterminé le plus souvent par des considérations tirées, non seulement des taxes afférentes au transport par rails, mais encore des qualités nautiques et commerciales du port et des conditions de la traversée maritime.

Dans les termes où elle était prescrite, elle conduisait à faire bénéficier du même prix des ports placés à la suite les uns des autres sur l'itinéraire même des marchandises et à créer ainsi des privilèges au profit des ports les plus éloignés.

Aussi le dernier paragraphe de l'article 3 du décret du 26 avril 1862 a-t-il été modifié ainsi par un décret postérieur du 1er août 1864 :

« Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer desservis « directement par les voies ferrées d'un même réseau et compris dans le « même groupe conformément au tableau ci-après :

« Réseau du Nord.	Groupe unique.	Tous les ports, de la frontière belge à Saint-Valery-sur-Somme inclusivement.	
« Réseau de l'Ouest. Trois groupes.	1er groupe.	Tous les ports, de Dieppe inclusivement à Caen inclusivement.	
	2e groupe.	—	de Caen exclusivement à Saint-Brieuc inclusivement.
	3e groupe.	—	de Saint-Brieuc exclusivement à Brest inclusivement.
« Réseau d'Orléans. Trois groupes.	1er groupe.	—	de Châteaulin inclusivement à Lorient inclusivement.
	2e groupe.	—	de Lorient exclusivement à Nantes inclusivement.
	3e groupe.	—	de la Rochelle inclusivement à Bordeaux inclusivement.
« Réseau des Charentes.	Groupe unique.	Des Sables-d'Olonne inclusivement à la Rochelle inclusivement.	
« Réseau du Midi. Trois groupes.	1er groupe.	Tous les ports, de Bordeaux inclusivement à Arcachon inclusivement.	
	2e groupe.	—	d'Arcachon exclusivement à la frontière d'Espagne.
	3e groupe.	—	de la frontière d'Espagne sur la Méditerrannée à Cette inclusivement.

« Réseau de la Méditerranée. Deux groupes.	1er groupe.	Tous les ports de Cette inclusivement à Toulon inclusivement.
	2e groupe.	— de Toulon exclusivement à la frontière d'Italie.

Le groupement adopté en 1864 corrigeait dans une mesure suffisante l'inconvénient que nous avons signalé. Malgré la disparition du réseau des Charentes, la création du réseau d'État, les modifications apportées à la constitution du réseau d'Orléans et l'ouverture d'une ligne qui aboutit à un point non compris dans les groupes précédents, le décret de 1864 a été maintenu tel quel. Il n'en résulte aucune difficulté pratique.

On a vu que les prix de transit doivent comprendre les frais accessoires. Conformément à un avis du Comité consultatif des chemins de fer, du 2 avril 1864, cette expression ne comprend d'autres frais que ceux qui, aux termes des cahiers des charges, sont réglés annuellement par l'Administration : enregistrement, chargement, déchargement, droits de gare au départ, à l'arrivée et aux gares de jonction. Certaines taxes de transit englobent néanmoins les frais des formalités en douane.

Les taxes de transit doivent affecter la forme de prix faits de la gare d'entrée à la gare de sortie. Cependant il existe des tarifs communs qui se présentent sous formes de prix fermes entre les deux points étrangers d'expédition et de destination ; l'Administration a le droit et le devoir de demander alors aux Compagnies, sinon l'inscription sur les affiches et dans les livrets, du moins l'indication dans les lettres d'envoi au Ministère, de la part française, c'est-à-dire de la part correspondant au transit sur notre territoire.

5. **Tarifs d'exportation.** — Dans tous les pays, le commerce d'exportation bénéficie de certains avantages au point de vue des transports. La France devait suivre la même ligne de conduite, sous peine de voir ses marchés envahis par les produits étrangers, sans compensation pour l'industrie nationale ; elle devait prendre des mesures propres à étendre le champ de son trafic au delà de la frontière.

Ces mesures s'imposaient d'ailleurs comme le corollaire des dispositions relatives au transit. Le Gouvernement et les Compagnies ne pouvaient favoriser le passage des marchandises étrangères au travers du territoire français et en faciliter ainsi l'écoulement vers les centres de consommation, sans donner aux marchandises françaises des facilités correspondantes.

Aussi la Compagnie de l'Est demanda-t-elle, le 27 juillet 1861, une liberté complète pour ses tarifs d'exportation. Elle fit valoir que cette liberté lui était indispensable pour la mettre à même de suivre les fluctua-

tions des taxes étrangères et de tenter des essais d'abaissement qui ne la liassent pas pour un an, en cas d'insuccès.

Sans aller aussi loin que la Compagnie de l'Est, l'Administration pensa néanmoins qu'il convenait d'assurer aux tarifs d'exportation une mobilité plus grande et de les soustraire aux règles ordinaires, en matière d'homologation et de relèvement des taxes.

Conformément aux conclusions de M. l'inspecteur général de Ruolz et à l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, les dispositions suivantes furent insérées dans le décret du 26 avril 1862, dont nous avons déjà donné des extraits concernant les tarifs de transit :

Art. 6. — « Les Compagnies seront dispensées, pour les tarifs d'exportation à prix réduit, des formalités d'affichage préalable prescrites par « l'article 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

« Elles seront en outre exonérées de l'obligation imposée par les cahiers « des charges de ne pas relever les taxes avant le délai d'un an.

« Elles devront, pour les tarifs de cette nature, se conformer aux dispositions suivantes.

Art. 7. — « Les Compagnies soumettront à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics toutes les propositions tendant, soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, « soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces « transports.

Art. 8. — « Les propositions dont il s'agit devront indiquer les parties « du réseau sur lesquelles les tarifs sont appliqués au départ, et la durée « fixée pour l'application.

« Cette durée ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à trois mois.

Art. 9. — « Si, dans un délai de cinq jours à dater de l'enregistrement « de ces propositions au Ministère de l'agriculture, du commerce et des « travaux publics, le Ministre n'a pas notifié aux Compagnies son opposition, les tarifs proposés pourront être appliqués à titre provisoire.

« Ces tarifs seront portés immédiatement à la connaissance du public « par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées au tarif.

Art. 10. — « Toutes les fois qu'après le délai minimum de trois mois (1) « fixé par l'article 8 du présent décret, les Compagnies voudront relever « les tarifs d'exportation par elles abaissées, elles seront tenues de se conformer à toutes les dispositions de leurs cahiers des charges et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846. »

(1) Ce délai a été critiqué comme insuffisant, dans un débat devant le Sénat, le 21 avril 1863. Mais les raisons ci-dessus indiquées l'ont fait maintenir.

Ainsi, pour les tarifs d'exportation, les formalités ordinaires ne demeurent obligatoires dans leur intégralité, qu'en cas de relèvement.

En cas d'abaissement des taxes ou de simple changement des conditions d'application, l'affichage préalable est supprimé; les Compagnies peuvent mettre leurs tarifs en vigueur à titre provisoire et sans attendre l'homologation, si le Ministre n'y a pas opposé son veto dans le délai de cinq jours; la durée minimum de l'abaissement est réduite à trois mois.

Les tarifs d'exportation peuvent ne comprendre que le prix de transport du point d'expédition à la frontière ou, au contraire, être concertés avec des Compagnies étrangères et comprendre, par suite, le prix de transport sur les rails étrangers.

Dans des lettres adressées au Ministre des travaux publics, à l'appui des conventions de 1883, les grandes Compagnies ont pris, pour les tarifs d'exportation, des engagements que nous relaterons plus tard.

§ 3. — OBSERVATIONS SUR LES LIMITES ASSIGNÉES A L'AUTORITÉ DE L'ÉTAT

1. Droits réservés à l'État par les anciens actes de concesssion. Actuellement, les tarifs maxima fixés par les actes de concession lient seuls le concessionnaire, qui, au point de vue légal, satisfait à toutes ses obligations lorsqu'il ne dépasse pas ces maxima. Les abaissements de taxes ne peuvent être réalisés que sur son initiative et ne peuvent lui être imposés par l'Administration.

Au début, les Pouvoirs publics, sans réserver à l'État une action beaucoup plus directe sur la tarification, ont cependant stipulé à son profit, dans plusieurs contrats ou dans les lois approbatives, le droit de reviser périodiquement les taxes lorsque le revenu des actionnaires dépasserait un chiffre déterminé.

Nous citerons les exemples suivants :

a. *Chemin de Montpellier à Cette.* — Art. 34 du cahier des charges annexé à la loi du 9 juillet 1836 : « S'il est reconnu, après une période de « cinquante ans, que le dividende moyen des cinq dernières années excède « dix pour cent du montant des capitaux engagés dans l'entreprise, le ta- « rif ci-dessus indiqué sera diminué de manière à ramener à cette propor- « tion le montant du dividende. »

b. *Chemin de Mulhouse à Thann.* — Art. 36 du cahier des charges annexé à la loi du 17 juillet 1837 : « A l'expiration des trente premières « années de la concession et au bout de chaque période de quinze années, « à dater de cette expiration, le tarif pourra être revisé; et, s'il est reconnu « que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour « cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la pro- « portion de l'excédent. »

c. *Chemin de Strasbourg à Bâle.* — Art. 36 du cahier des charges annexé à la loi du 6 mars 1838 : « A l'expiration de chaque période de quinze « années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé ; si le « dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du « capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de « l'excédent. »

d. *Chemin de Paris à Orléans.* — Art. 43 du cahier des charges annexé à la loi du 7 juillet 1838 : stipulation identique à la précédente. — Art. 6 de « la loi : « Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier « des charges pourra être revisé législativement et modifié, quant à la pro-

« portion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classi-
« fication des divers objets soumis aux taxes. Cette revision sera renou-
« velée tous les quinze ans, sans préjudice de celle qui est autorisée par le
« cahier des charges. »

Les clauses que nous venons de rappeler et qui étaient conformes aux propositions des Commissions extraparlementaires de 1837 et de 1839 n'ont pas tardé à disparaître. Elles avaient, en effet, beaucoup moins de raison d'être, du jour où les Pouvoirs publics, éclairés par l'étude et l'expérience, ont eu des données plus précises sur le rendement des chemins de fer. Elles ont perdu de plus une partie de leur utilité, quand l'État a stipulé à son profit le partage des bénéfices au delà d'un chiffre déterminé. En consacrant à l'amélioration des tarifs tout ou partie de sa part dans les produits nets, l'État pourra facilement amener les Compagnies à faire de leur côté certains sacrifices et à abaisser les taxes antérieurement perçues sur le public. L'exercice du droit de rachat lui permettrait d'ailleurs d'évincer les concessionnaires qui ne donneraient pas de légitimes satisfactions à l'intérêt général.

Nous devons, à ce propos, faire remarquer que les sommes réservées aux actionnaires des grandes Compagnies avant participation de l'État aux bénéfices sont les suivantes :

COMPAGNIES	NOMBRE D'ACTIONS	CAPITAL VERSÉ par les premiers SOUSCRIPTEURS	REVENU RÉSERVÉ	PROPORTION du revenu AU CAPITAL
		fr.	fr.	
Nord.....	525.000	231.875.000	38.062.500 + l'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions	20 %
Est.....	584.000	292.000.000	29.500.000	10,1 %
Ouest.....	300.000	150.947.918	15.000.000	9,9 %
Orléans....	600.000	307.784.570	34.200.000 + l'intérêt et l'amortissement des actions	14 %
P.-L.-M....	800.000	340.968.056	60.000.000	17,6 %
Midi.....	250.000	146.319.020	15.000.000	10,3 %

Quelques-uns des chiffres portés à la dernière colonne de ce tableau sont, il faut le reconnaître, extrêmement élevés. Mais on ne doit pas perdre de vue qu'un grand nombre d'actions ont changé de mains et que leurs détenteurs actuels les ont payées à un prix de beaucoup supérieur au cours d'émission, ce qui réduira d'autant pour eux le revenu proportionnel avant partage.

2. **Propositions formulées à diverses époques pour augmenter l'autorité de l'État sur les tarifs des chemins concédés.** — A différentes époques, des propositions ont été formulées en vue d'accroître les droits de l'État sur les tarifs des chemins de fer concédés. En voici quelques exemples :

a. En 1844, M. Dufaure, rapporteur à la Chambre des députés d'un rojet de loi sur le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, conclut à y insérer une clause aux termes de laquelle l'État pouvait, à toute époque après l'expiration des dix premières années, réduire le maximum du tarif sur une ou plusieurs des marchandises, à charge de garantir à la Compagnie jusqu'à la fin du bail et pour ces marchandises un revenu brut annuel égal à celui de la moyenne des sept dernières années, déduction faite des deux plus mauvaises et avec addition d'une prime de 1/6, 1/8 ou 1/10, suivant que la réduction aurait lieu dans les quinze années qui suivraient l'ouverture du droit de l'État, dans les dix années suivantes ou durant la dernière période. Mais la Chambre refusa de sanctionner la proposition de M. Dufaure. Elle recula devant le danger auquel serait exposé l'État, de voir se multiplier les demandes de réduction de tarifs aux frais du Trésor.

Des propositions analogues, produites ultérieurement, furent également repoussées.

b. M. Hérisson, ministre des travaux publics, avait constitué, à la fin de 1882, une Commission extraparlementaire pour l'étude du régime des chemins de fer.

La sous-commission commerciale, désireuse de donner au Ministre les moyens de vaincre l'inertie des Compagnies, au cas où celles-ci opposeraient une résistance absolue aux demandes même les plus justifiées, conclut à une innovation importante. Le droit d'initiative devait dorénavant appartenir, non seulement à la Compagnie, mais encore au Ministre des travaux publics. En cas de désaccord entre l'Administration et le concessionnaire, le litige devait être soumis à l'arbitrage d'une Commission composée : pour un tiers, de représentants des Compagnies ; pour un autre tiers, de représentants des Chambres de commerce désignés par le Ministre du commerce ; et pour le dernier tiers, de membres nommés par le Gouvernement. Dans la pensée de la sous-commission, cette innovation ne devait pas être une arme de guerre placée entre les mains de l'État, ni un moyen de provoquer un abaissement général des taxes, mais seulement un procédé pour vaincre des résistances non justifiées et pour empêcher l'intérêt public d'être tenu en échec par l'intérêt privé.

La Commission se sépara sans avoir statué sur cette proposition.

L'idée fut reprise et développée devant la Chambre par M. Waddington,

député, au cours des débats sur les conventions de 1883 ; mais ces conventions furent votées sans modification.

3. **Droits de l'État dans certains pays étrangers.** — *a.* Allemagne. — Les droits de l'État sur les tarifs des chemins de fer concédés ou affermés sont-ils plus étendus dans les pays étrangers ?

Ce n'est guère que pour mémoire que nous mentionnons l'Allemagne, où les chemins appartiennent en majeure partie à l'État.

Aux termes de la loi prussienne du 5 août 1838, les Compagnies étaient autorisées à percevoir des droits de transport établis à leur gré, sans que les recettes correspondantes excédassent 10 °/₀ du capital d'établissement ; elles étaient tenues de communiquer leurs tarifs au Ministre du commerce ; elles devaient aussi, en cas de relèvement, se pourvoir d'une approbation ministérielle et accomplir certaines formalités de publicité (Le délai de publication avant la mise en vigueur est de six semaines).

La plupart des actes de concession ont réservé un droit d'approbation au Gouvernement, mais ne sont pas allés au delà.

Par une circulaire du 18 février 1863, le Ministre du commerce de Prusse a même dispensé les Compagnies de l'autorisation préalable : 1° pour les abaissements de tarifs, entre deux stations situées hors du Zollverein, ainsi qu'entre une de ces stations et un point du Zollverein ; 2° pour l'institution des tarifs communs, dont la base serait inférieure à celle des tarifs locaux ; 3° pour toutes les réductions ne portant pas atteinte au principe d'égalité ; 4° pour la suppression des abaissements (sous la seule condition d'observer les délais de publication).

Des plaintes très vives s'étant élevées contre les abus auxquels donnait lieu cette excessive liberté d'allures, le Conseil fédéral a décidé, le 6 avril 1877, que l'approbation préalable de l'Administration serait exigée pour tous les tarifs attribuant aux produits étrangers des taxes inférieures à celles des produits nationaux.

Peu de temps après, le 21 février 1878, la décision ministérielle du 18 février 1863 a été modifiée. Le Ministre a décidé qu'une autorisation serait exigée pour toutes les taxes relatives aux relations internationales, dont les bases seraient inférieures à celles du trafic intérieur. Le service du contrôle devait d'ailleurs, dans l'examen des propositions des Compagnies, veiller à ce que le commerce intérieur et le commerce extérieur fussent traités sur le pied d'une complète égalité; des exceptions à cette règle étaient seulement admises : 1° pour le cas où l'abaissement ne préjudicierait pas aux intérêts nationaux ; 2° pour le cas où il serait commandé par l'intérêt essentiel d'une autre branche de l'industrie nationale.

L'État a cherché depuis à augmenter son action par des lois ou des règlements que nous avons sommairement analysés, tome Ier, page 667 et suivantes. Mais ces lois ne pouvaient avoir d'effet rétroactif et porter atteinte aux droits acquis des Compagnies.

Quoi qu'il en soit, le développement incessant du réseau d'État, les efforts continus du chancelier de l'Empire pour accroître l'autorité du Gouvernement impérial, la concurrence que les chemins concédés avaient à subir de la part des chemins de fer de l'État, ont fait plus que toutes les dispositions législatives et toutes les stipulations contractuelles. En fait, la plupart des Compagnies privées de l'Allemagne sont soumises à l'action directe ou indirecte du Gouvernement.

b. Angleterre. — L'article 1er de la loi anglaise du 9 août 1844 confère au Gouvernement le droit de reviser le tarif maximum, 21 ans après la concession, lorsque le revenu net du capital consolidé et versé excède 10 °/₀ pour la moyenne des trois dernières années, mais à charge : 1° de garantir ce revenu minimum pendant une période de 21 années ; 2° de ne pas procéder à une nouvelle revision sans le consentement de la Compagnie, durant cette même période. L'article 168 des « Standing orders » de la Chambre des communes prescrit d'ailleurs d'insérer dans les bills de chemins de fer une disposition soumettant explicitement la Compagnie à la revision éventuelle du tarif maximum par le Parlement. Toutefois, nous ne connaissons pas de cas où l'État ait fait usage de son droit.

Les Compagnies restent maîtresses de modifier leurs taxes comme elles l'entendent, sans autorisation préalable du Gouvernement. Elles ne sont tenues qu'à observer le principe de l'égalité dans l'application des tarifs; encore ce principe est-il formulé dans des termes vagues, suivant la terminologie habituelle des lois anglaises.

Leur liberté n'est tempérée que dans une faible mesure par l'action des « Commissaires ». C'est un point sur lequel nous avons donné des indications détaillées à propos de l'organisation du contrôle (tome III, page 192 et suivantes) et que nous nous abstenons par suite d'examiner ici.

c. Autriche-Hongrie. — L'Administration s'est réservé le droit d'homologation des taxes en Autriche et en Hongrie. Mais ses pouvoirs ont des limites très diverses suivant les concessions. Tandis que certaines Compagnies, comme la Société autrichienne des chemins de fer de l'État, ont la faculté d'abaisser ou de relever leurs taxes, à la seule condition de ne pas dépasser les maxima déterminés par l'acte de concession primitif et

d'observer certaines clauses introduites dans les actes ultérieurs, cette faculté est plus ou moins mitigée au profit de l'État dans les contrats conclus avec d'autres Compagnies.

Tous les tarifs doivent être publiés quinze jours avant leur mise en vigueur.

Les traités particuliers par voie de détaxe ou de bonification sont en usage en Autriche-Hongrie depuis l'origine des chemins de fer. Mais le bénéfice doit en être accordé aux expéditeurs qui accepteraient les mêmes conditions. Pour assurer une sanction à cette dernière réserve, l'Administration exige, depuis 1879, la publication des traités particuliers, sauf autorisation contraire accordée sur la demande motivée des Compagnies.

d. Belgique. — En Belgique, le régime des chemins de fer concédés, au point de vue de la mise en vigueur des tarifs, offre beaucoup d'analogie avec le régime français. Si on ouvre par exemple le cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 15 janvier 1854, qui a concédé le chemin de Mons à la frontière française, on y trouve les stipulations suivantes.

Les tarifs doivent être approuvés par le Ministre des travaux publics et portés à la connaissance du public, au moins un mois à l'avance, par des affiches et des avis insérés dans les journaux; les prix abaissés ne peuvent être relevés qu'après un délai de trois mois.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs approuvés par le Gouvernement, sans qu'avis préalable en eût été donné au Ministre des travaux publics, celui-ci pourrait rendre d'office ces réductions applicables à tous les transports de la même catégorie et les prix ainsi abaissés ne pourraient de même être relevés avant un délai de trois mois.

Une particularité mérite toutefois de fixer l'attention. Le tarif maximum doit être conforme au tarif des chemins de fer de l'État dont il suit les fluctuations; mais le concessionnaire n'est pas tenu d'accepter des bases inférieures à celles qui ont été déterminées : 1° par la loi du 12 avril 1851 pour les voyageurs et les bagages; 2° par les arrêtés ministériels des 6 juillet, 11 août et 5 novembre 1848 et par l'arrêté royal du 8 juin 1853, pour les autres catégories de transports.

e. Espagne. — Aux termes des articles 130 et suivants du décret du 8 septembre 1878, les Compagnies peuvent: 1° établir des tarifs spéciaux entre certaines stations de leurs lignes, pourvu qu'elles ne lèsent pas les intérêts des ports et de l'industrie nationale ; 2° abaisser les prix du tarif général en faveur des expéditeurs qui accepteraient des délais plus longs ou s'engageraient à assurer le transport d'un nombre minimum de

tonnes, ou offriraient quelque autre avantage. Toute réduction de prix ou toute condition spéciale accordée à un ou plusieurs expéditeurs est applicable à tous ceux qui en font la demande en se soumettant aux mêmes conditions. Les Compagnies doivent informer le Gouvernement des réductions de prix qu'elles consentent et les transcrire sur un registre tenu à la disposition des personnes qui désireraient le consulter; elles sont obligées de signaler aux expéditeurs les tarifs spéciaux dont ils pourraient profiter. Toute modification des prix d'un tarif doit être : 1° portée à la connaissance du Gouvernement, un mois avant le jour fixé pour sa publication; 2° communiquée aux gouverneurs des provinces desservies par le chemin de fer. Ces fonctionnaires prescrivent l'annonce au public, quinze jours avant la date de la mise en vigueur du tarif modifié. Les tarifs spéciaux ne peuvent être relevés qu'un an après leur publication.

D'un autre côté, la loi du 23 novembre 1877 contient les dispositions suivantes:

1° (Art. 49). — Les tarifs peuvent être revisés tous les cinq ans. Si le Gouvernement croit possible d'abaisser les taxes sans préjudicier à l'entreprise, il est investi d'un droit de coercition envers la Compagnie, sauf à garantir le produit total de la dernière année, augmenté proportionnellement à l'accroissement annuel moyen, pendant les cinq dernières années.

2° (Art. 50). — Les entreprises peuvent, en tout temps, réduire les tarifs à leur convenance, à charge de prévenir le Gouvernement.

3° (Art. 51). — Le public doit être averti de tous les changements apportés aux taxes.

D'après la plupart des actes de concession, l'État aura le droit de procéder à la revision des tarifs, quand le produit net des capitaux consacrés à l'entreprise dépassera 15 %.

f. Italie.— Des tarifs très détaillés ont été annexés aux cahiers des charges qui ont servi de base aux conventions de 1885, pour la concession de l'exploitation du réseau Méditerranéen, du réseau de l'Adriatique et du réseau Sicilien.

Aux termes des conventions (art. 16) (1) et des cahiers des charges (art. 39 et 44) (1), toutes les modifications à ces tarifs doivent être autorisées par le Gouvernement et portées en temps utile à la connaissance du public.

Le Gouvernement a la faculté d'abaisser d'office les tarifs, tant pour le trafic intérieur que pour le trafic international. Les mesures prises à cet effet doivent faire l'objet de décrets soumis ensuite au Parlement, pour être

(1) Numéros des actes relatifs aux chemins de la Méditerranée.

convertis en lois. Si l'abaissement a pour conséquence de déprimer le produit brut correspondant, la différence est ajoutée au produit effectif pour la répartition à faire, conformément au contrat, entre les fonds de réserve, la caisse de la société et celle de l'État. Toutefois, au cas où le produit fictif ainsi obtenu dépasserait celui de la première année augmenté de 3 1/2 °/₀ par an, la Société et l'État détermineraient d'un commun accord ou feraient déterminer par un tribunal arbitral la part de l'excédent à attribuer aux abaissements de tarifs antérieurement prescrits par le Gouvernement et la diminution proportionnelle à faire subir à la part du concessionnaire dans la répartition de la recette brute.

Les modifications de tarifs dont les Compagnies prennent l'initiative ou qui sont concertées entre elles et le Gouvernement ne bénéficient pas de cette disposition.

Les Compagnies sont autorisées à accorder des facilités spéciales pour des transports déterminés, sous la condition : 1° d'en faire bénéficier les transports similaires; 2° d'en donner avis préalable au Gouvernement, qui a le droit d'en suspendre ou d'en interdire l'application ; 3° de les mentionner dans leurs publications périodiques sur les tarifs.

g. Pays-Bas. — En Hollande, la loi du 9 avril 1875, réglant le service et l'usage des chemins de fer et abrogeant la loi du 21 août 1859, contient les dispositions suivantes.

Les tarifs doivent être soumis à l'approbation du Ministre de l'intérieur et publiés après cette approbation (Art. 28).

Le Roi peut prescrire en tout temps des abaissements. Mais, si ces réductions entraînent une diminution de la recette nette, la Compagnie doit recevoir du Trésor une indemnité, qui est fixée à l'amiable ou par le tribunal compétent et qui est limitée à la somme nécessaire pour porter le bénéfice net de l'année à 8 °/₀ du capital social (Art 29).

Les modifications aux tarifs doivent être annoncées au public au moins un mois avant leur mise en vigueur ; ce délai peut être réduit, quand l'application prévue à l'article 28 est accordée (Art. 30).

La Compagnie a la faculté de conclure des conventions avec un ou plusieurs expéditeurs : 1° pour des transports importants ; 2° en cas d'abonnement pour la charge d'un ou plusieurs wagons ; 3° pour des œuvres de bienfaisance et pour des expositions. Dans les deux premiers cas, elle en avise le Ministre ; les réductions deviennent immédiatement applicables à toutes les marchandises de même nature à transporter sur le même parcours et aux mêmes conditions; elles sont annoncées au public et restent en vigueur pendant le délai fixé par la convention.

Si on se reporte d'autre part à la convention de 1876 avec la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, on y voit inscrites les stipulations ci-après.

Le Ministre détermine, la Compagnie entendue, le maximum des tarifs à percevoir (Art. 21).

Les tarifs d'application doivent être soumis à l'approbation du Ministre, qui s'assure que les prix ne dépassent pas le maximum. Si, dans les quinze jours de la présentation, le Ministre n'a pas notifié sa décision à la Compagnie, celle-ci peut, en attendant cette décision, publier et appliquer le tarif à titre provisoire (Art. 32).

Les mêmes dispositions ont pris place dans la convention de 1881 avec la Société des chemins de fer hollandais (Art. 32 et 33).

h. Suisse. — La question a été réglée, pour la Suisse, par la loi fédérale du 23 décembre 1872.

Les Compagnies doivent donner avis à un fonctionnaire, désigné à cet effet, de toutes les modifications générales ou spéciales des tarifs, ainsi que de toutes les détaxes; le Conseil fédéral est investi du droit de prescrire la revision des tarifs ou des détaxes qui violeraient le principe d'égalité.

Les changements de tarifs doivent être publiés, au moins quinze jours avant leur mise en vigueur, s'ils comportent des abaissements ; ce délai est porté à trois mois, en cas de relèvement; le Conseil fédéral peut réduire ce dernier délai, pour les modifications d'ensemble comprenant à la fois des augmentations et des diminutions.

Les abaissements doivent être maintenus trois mois au moins, pour les voyageurs, et un an, pour les marchandises.

Ces délais ne sont applicables, ni aux trains de plaisir, ni aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Pour les services incombant aux Compagnies en vertu de leur concession, aucune taxe non prévue dans l'acte de concession ne peut être perçue sans approbation par le Conseil fédéral et sans publication préalable.

Les traités particuliers sont formellement interdits.

i. Résumé. — En résumé, dans les pays étrangers, les Compagnies ont, soit en droit, soit en fait, une liberté d'allures plus grande qu'en France pour leur tarification.

Quelques États se sont réservé le droit de prescrire des abaissements de taxes, soit lorsque le revenu dépasse un chiffre déterminé, soit même sans que cette condition soit remplie; mais, en revanche, ils ont contracté vis-à-vis des Compagnies l'obligation de les garantir, au moins dans cer-

taines limites, contre les moins-values que ces abaissements provoqueraient dans leurs recettes. Ces dispositions n'ont pas reçu d'application.

4. **Conclusions.** — Quelles conclusions est-on fondé à tirer de cette revue de législation étrangère ? C'est qu'il n'y a guère de régime intermédiaire susceptible d'être adopté entre le régime français pour les chemins de fer concédés et le régime de l'exploitation par l'État.

La maîtrise absolue des tarifs est incompatible avec la concession. Des Compagnies qui se rendent concessionnaires d'un réseau n'y engagent leurs capitaux qu'avec la perspective de certains bénéfices ; elles ne peuvent consentir à livrer leur avenir financier à la volonté de l'État. Sans doute, on peut imaginer des combinaisons atténuant le danger auquel elles seraient exposées ; mais il n'y aura jamais là que des palliatifs insuffisants et une source de difficultés entre l'Administration et les Compagnies.

L'autorité complète de l'État sur les tarifs se concilierait mieux avec le système de l'affermage. Encore serait-il fort malaisé de trouver une formule de contrat absolument satisfaisante, ne désintéressant pas la Société fermière d'une bonne exploitation. A la vérité, les grandes Compagnies se sont soumises au pouvoir discrétionnaire du Ministre pour la fixation des tarifs, sur les lignes qu'elles ont exploitées provisoirement de 1880 à 1883 ; mais il y avait là une situation essentiellement provisoire ; de plus, il était stipulé que les marchandises devraient suivre l'itinéraire le plus court ou le plus économique au point de vue des dépenses d'exploitation et que les taxes seraient réglées de manière à ne point faire de détournements à l'encontre de ces itinéraires ; les Compagnies trouvaient dans ces règles des garanties suffisantes.

L'autorité mitigée par l'engagement de payer éventuellement des indemnités au concessionnaire ou au fermier ne soulève pas des objections aussi graves que la maîtrise absolue des tarifs. Cependant elle place encore l'une des deux parties contractantes vis-à-vis de l'autre dans une situation de dépendance qui serait difficilement acceptée par une grande Compagnie. Aussi l'expérience a-t-elle montré que les peuples étrangers, qui s'étaient réservé des droits de cette nature, n'en avaient point fait usage.

Reste le droit d'initiative limité, que des hommes compétents, comme M. Waddington et M. Cavaignac, ont proposé d'attribuer à l'État. Il est certain qu'avec les contrats actuellement en vigueur, les demandes les plus légitimes pourraient échouer devant le mauvais vouloir ou l'inertie des concessionnaires. Nous comprenons donc parfaitement que des membres du Parlement aient émis et soutenu l'idée de la constitution de Commissions arbitrales, dans lesquelles les deux parties seraient représen-

tées, et qui pourraient, le cas échéant, vaincre les résistances injustifiées. Les grandes Compagnies se sont refusées à entrer dans cette voie, lorsqu'elles ont conclu les conventions de 1883, ou du moins, si elles y ont consenti, c'est dans une mesure bien restreinte et uniquement pour la modification des tarifs d'importation qui préjudicieraient à l'industrie nationale et pour l'attribution du bénéfice des tarifs de transit à l'exportation des produits français. La situation des Compagnies est aujourd'hui trop consolidée pour qu'il y ait intérêt à examiner si l'action de l'État aurait pu être augmentée davantage, au point de vue de l'exercice du droi d'initiative.

Mais, en faisant abstraction de ce côté secondaire de la question, nous n'entrevoyons pas de système satisfaisant entre celui qui a prévalu en France et celui de la maîtrise absolue avec l'exploitation par l'État (Voir tome Ier, page 541 et suivantes).

CHAPITRE III

CARACTÈRE OBLIGATOIRE DES TARIFS HOMOLOGUÉS

ÉGALITÉ DANS LEUR APPLICATION

1. **Force exécutoire des tarifs.** — Nous avons eu déjà l'occasion de dire que les dispositions des cahiers des charges, relatives aux conditions de transport, ont force de loi pour les Compagnies et pour le public; qu'il n'est permis d'y déroger sous aucune forme et en aucune circonstance, et qu'il est interdit de se prévaloir d'erreurs précédemment commises dans leur application. Il suffira de rappeler ici les arrêts suivants de la Cour de cassation : 15 mars 1869, Cie du Nord contre Sagnier; — 16 mars 1869, Cie du Nord contre Fauquemberge : — 6 décembre 1869, Cie du Midi contre Montpellier et Ducos; — 19 janvier 1870, Cie de l'Est contre Rallu et Cie; — 26 juillet 1871, Cie d'Orléans contre Havard; — 15 novembre 1871, Cie de l'Est contre Dunard; — 30 mai 1876, Cie du Nord contre Cie des mines d'Azincourt; — 15 novembre 1876, Cie d'Orléans contre Fougère; —29 mai 1877, Cie de l'Ouest contre Gaussern et Balayet; — 8 août 1877, Cie du Nord contre Lagache; — 31 décembre 1879, Cie du Midi contre Bournet; — 13 août 1884, Cie du Nord contre Calais.

Les mêmes règles s'appliquent aux tarifs dûment mis en vigueur, après l'accomplissement de toutes les formalités réglementaires.

Ils ont force obligatoire à l'égard de tous et font la loi et la règle des transports pour le public et pour les Compagnies (*a*) (1).

Ils sont présumés connus de tous les intéressés, qui ont toujours le droit de les consulter (*b*) (1).

Ils doivent être appliqués à la lettre, sans qu'il soit permis au juge, soit de les étendre ou de les restreindre par voie d'interprétation et sous prétexte d'équité, soit de leur substituer des évaluations discrétionnaires (*c*) (1).

(1) Voir ci-après, page 76, les arrêts de la Cour de cassation qui ont affirmé et appliqué ces principes.

Ils s'imposent à tous, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite (*d*) (1).

Il n'est permis d'y déroger ni directement, ni indirectement, par des avis, des instructions d'ordre intérieur ou une entente avec les tiers : les Compagnies ne peuvent par exemple s'engager à effectuer des transports à des conditions différentes, qu'elles seraient libres de refuser à d'autres ; toute convention de cette nature serait illicite et nulle (*e*) (1).

Des renseignements erronés fournis par les agents des Compagnies, des précédents contraires, non plus que des erreurs commises dans la perception des taxes, ne sauraient prévaloir contre la teneur des tarifs (*f*) (1).

Tous ces principes ont été rappelés à maintes reprises par l'autorité judiciaire. Nous relatons ci-après un certain nombre d'arrêts de la Cour de cassation, en indiquant par un renvoi celles des règles précédentes qui ont été plus spécialement proclamées dans chaque décision : 22 décembre 1868, Cie du Nord contre Legavrian (*a; e; f*); — 15 mars 1869, Cie du Nord contre Sagnier (*a*); — 16 mars 1869, Cie du Nord contre Fauquemberge (*a; b; f*); — 27 juillet 1869, Cie de P.-L.-M. contre Millioz et Cie Victor-Emmanuel (*c*); — 6 décembre 1869, Cie du Midi contre Montpellier et Ducos (*a*); — 19 janvier 1870, Cie de l'Est contre Rallu et Cie (*a; e*); — 31 mai 1870, Cie du Midi contre Roch et Molinier (*a*); — 26 juillet 1871 Cie d'Orléans contre Havard (*a; e; f*); — 31 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Gaulard (*a; e; f*); — 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Tournadre (*a*); — 3 mars 1874, Cie d'Orléans contre Maréchal (*a*); — 22 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Guichard (*a*); — 13 mai 1874, Cie de P.-L.-M. contre Combe-Malle (*a; c; e*); — 21 décembre 1874, Cie d'Orléans contre Chimène (*a; f*); — 15 juin 1875, Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord (*a; e; f*); — 15 novembre 1876, Cie d'Orléans contre Fougère (*a; c; e; f*); — 6 décembre 1876, Cie d'Orléans contre Longe (*a; e*); — 11 décembre 1876, Cie du Nord contre Levasseur-Bouchez (*a*); — 12 février 1877, Cie de P.-L.M. contre Chailan (*c*); — 29 mai 1877, Cie de l'Ouest contre Gaussern et Balayet et Cies du Midi et d'Orléans (*a; c; e*); — 4 juin 1877, Malère contre Cie du Midi (*c*); — 13 février 1878, Cie du Midi contre Aggery (*a; b; f*); — 20 février 1878, Cie de l'Ouest contre Cie d'Orléans, Bizeau et Hales (*a; b; f*); — 11 mars 1878, Cie de P.-L.-M. contre Barthélemy, Corcellet et Bernard (*a; b; f*); — 14 mai 1878, Cie d'Orléans contre Mage-Roité (*c; f*); — 27 mai 1878, Cie d'Orléans contre Tourrou (*f*); — 25 mars 1879, Cie de P.-L.-M. contre Chaillan frères (*c*); — 6 août 1879, Cie d'Orléans contre

(1) Voir les arrêts ci-après de la Cour de cassation.

Marot (*a ; c*); — 31 décembre 1879, Cie du Midi contre Bournet (*c*); — 4 août 1880, Cie d'Orléans contre Marty et Hérisson (*a*); — 16 mars 1881, Cie de l'Est contre Blanchin (*a ; c*); — 2 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières (*c*); — 24 mai 1882, Cie d'Orléans contre Bellion (*a; b ; c ; f*); — 3 janvier 1883, Cie de P.-L.-M. contre Lionne (*a*); — 16 janvier 1883, Cie d'Orléans contre Duru (*a ; c*); — 9 avril 1883, Cie de P.-L.-M. contre Robin (*a; b; d; c; f*); — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M. contre Michaudon (*a; c*); — 2 juillet 1883, Cie du Nord contre Thérin-Carette (*a; b; f*); — 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres (*c*); — 26 novembre 1883, Clairin contre Cie de P.-L.-M. (*a*); — 13 août 1884, Cie du Nord contre Calais (*a*) ; — 13 août 1884, Syndicat de Ceinture contre Loutrel (*c*) ; — 28 juillet 1884, Administration des chemins de fer de l'État et Cie du Midi contre Berthomien (*a*); — 30 décembre 1884, Cie de l'Est contre Henriot, (*a; b*) ; — 28 janvier 1885, Cie d'Orléans contre Lachenaud et l'État (*c*); — 2 février 1885, Cie d'Orléans contre Cie des couleurs françaises (*a; d*); — 25 mars 1885, Cie d'Orléans contre Gris (*a; b; f*); — 4 août 1885, État contre Cave (*a ; b ; f*); — 6 janvier 1886, Ceinture de Paris contre Rétif (*c*); — 25 octobre 1886, Cie de l'Ouest algérien contre Sempérez (*a ; b ; f*); — 27 décembre 1886, Cie d'Orléans contre Migneco et Curel (*c*).

2. **Interdiction des faveurs dans l'application des tarifs.** — Les tarifs dûment homologués et publiés, ayant force de loi, doivent s'appliquer à tous sans distinction.

L'article 48 du cahier des charges porte d'ailleurs : « La perception des « taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité « particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expédi- « teurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement « interdit. »

Deux autres articles du cahier des charges rappellent ce principe d'égalité, à savoir : l'article 49, prescrivant d'effectuer les transports sans tour de faveur ; l'article 53, chargeant l'Administration de prendre les mesures propres à assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

L'ordonnance de 1846 contient à l'article 50 la même prescription que le cahier des charges à l'article 49 ; en son article 52, elle comprend explicitement dans les attributions des commissaires royaux la constatation des infractions au principe de l'égalité des taxes.

L'interdiction des faveurs dans l'application des taxes est commentée par l'auteur de l'ordonnance, dans son rapport au Roi : « L'égalité, dit-il, « est une des principales prescriptions du cahier des charges. Les chemins

« de fer sont des voies de monopole ; avec eux, toute concurrence est « généralement impossible et, dès lors, l'égalité dans l'application des « tarifs est la plus indispensable des obligations des Compagnies qui les « exploitent. Sans cette égalité, plus de sûreté pour le commerce et pour « l'industrie, plus de certitude dans les transactions. L'Administration « publique doit donc veiller, autant qu'il est en elle, à la fidèle observa- « tion de la règle ci-dessus et les mesures indiquées à l'article 50 garantis- « sent, à cet égard, toute sécurité (1). »

Parmi les arrêts de la Cour de cassation cités au paragraphe précédent, il en est un grand nombre qui rappellent le caractère illicite de toute convention qui dérogerait directement ou indirectement, tacitement ou explicitement, aux tarifs homologués et à leurs conditions d'application. Nous trouverons la même règle appliquée aux délais de transport, lorsque nous étudierons les clauses du cahier des charges et les règlements relatifs à ces délais, qui se rattachent étroitement aux taxes correspondantes.

3. **Des traités particuliers.** — Les dispositions du cahier des charges concernant l'égalité de traitement des usagers du chemin de fer n'ont pas toujours revêtu la forme actuelle.

Si l'on remonte aux cahiers des charges annexés aux lois du 15 juillet 1840, sur les chemins de Paris à Orléans et de Paris à Rouen, on y trouve la clause suivante : « La perception des taxes devra se faire par la Compa- « gnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des percep- « tions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'Adminis- « tration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie « correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres « réductions, être relevés avant un délai de trois mois. »

Cette clause fut ainsi modifiée dans le cahier des charges joint à la loi du 7 juillet 1844 sur le chemin de Montpellier à Nîmes : « La perception « des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le « cas où l'adjudicataire aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une « réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, « il devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le « droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis « de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles de même nature. « La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être « relevée avant un délai d'un an. »

(1) Les articles 49 et 52 de l'ordonnance de 1846 ont occupé une place importante dans la protestation que les Compagnies ont formulée contre cet acte du Gouvernement et que nous avons antérieurement relatée à diverses reprises.

Il importe de bien préciser la portée de ces stipulations, qui n'ont pas toujours été comprises comme elles auraient dû l'être.

L'autorité administrative et l'autorité judiciaire les ont interprétées dans le sens suivant :

1° En aucun cas, les abaissements ne pouvaient avoir un caractère individuel et exclusif : c'eût été, en effet, une violation des règles prohibitives de toute faveur. Le bénéfice des traités devait être acquis à tous ceux qui en accepteraient les conditions. Ces traités constituaient de véritables tarifs spéciaux ou *conditionnels*, accessibles à tous, mais dispensés de l'homologation et des formalités ordinaires de publicité préalable.

Le Ministre des travaux publics a affirmé sa doctrine à cet égard, dans les considérants d'un arrêté du 1er juillet 1852, par lequel il réglementait le mode de communication des traités et la publicité à leur donner.

Telle est aussi la doctrine qui se dégage très nettement d'un grand nombre d'arrêts de la Cour de cassation : 28 décembre 1857, Vasse contre Cie de l'Ouest; — 28 décembre 1857, Depeaux contre Cie de l'Ouest; — 22 février 1858, Cie du Nord contre Delarsille et Contet-Muiron; — 12 avril 1859, Cie de Lyon contre Delessert, Leberthe et autres; — 8 juin 1859, Cie d'Orléans contre Leclerc-Fleureau; — 26 novembre 1860, Langlois contre Cie de l'Ouest; — 30 juillet 1866, Contet-Muiron contre Cie de l'Ouest. L'arrêt de 1858, par exemple, contient le considérant que voici : « L'article 41 du « cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845, statuant plus spécia- « lement sur les arrangements ou traités qui auraient pour objet d'accorder « une réduction des prix déterminés par le tarif du chemin de fer à des « expéditeurs, entrepreneurs de transport ou autres, sous certaines condi- « tions de chargement, n'a point interdit ces arrangements comme contraires « au principe de l'égalité dans la perception des taxes, qui demeure sans « atteinte, pourvu que tous les expéditeurs puissent obtenir les mêmes « avantages aux mêmes conditions (1). »

2° Le cahier des charges donnait au Ministre la faculté d'étendre les abaissements à tous les expéditeurs, sans restriction et *sans conditions*, et de transformer ainsi les tarifs conditionnels en tarifs généraux, soustraits aux réserves dans lesquelles la Compagnie avait tout d'abord cherché la compensation de ses sacrifices.

Dans les accusés de réception qu'il envoyait aux Compagnies, à la suite de la communication des traités, le Ministre avait toujours soin de réserver formellement son droit d'annoncer qu'il l'exercerait éventuellement, si l'in-

(1) Ces arrêts sont postérieurs à 1857, c'est-à-dire à l'époque à laquelle les traités dits « particuliers » ont été supprimés. Mais ils ont trait à des litiges antérieurs ou du moins rappellent les principes admis sous l'empire des anciens cahiers des charges.

térêt général l'exigeait, après une mise en demeure à la Compagnie de renoncer à l'exécution de ses arrangements.

Bien que les mots « *sans conditions* » ne fussent pas inscrits dans l'article du cahier des charges relatif à la généralisation éventuelle des réductions de taxes, l'interprétation donnée au texte de cet article par l'autorité administrative était irréprochable, non seulement en équité, mais encore en droit.

La Cour de cassation n'hésitait pas à l'admettre (28 décembre 1857, 22 février 1858, 12 avril 1859, 8 juin 1859, 26 novembre 1860).

Pour assurer l'observation de ces principes, les Compagnies devaient communiquer au Ministre tous leurs traités particuliers, huit jours au moins avant de les appliquer. Aux stations où cela était jugé nécessaire, il était tenu un registre sur lequel étaient inscrites les principales conditions de ces arrangements, suivant un libellé arrêté par l'Administration supérieure, et qui devait être tenu à la disposition de quiconque voudrait le consulter. Un registre semblable était tenu au Ministère.

L'ouverture de ces registres et l'indication des stations où ils étaient déposés avaient d'ailleurs été annoncées par voie d'affiches et insérées dans les journaux et dans les recueils des actes administratifs des départements.

Malgré toutes ces précautions, les Compagnies attachaient le plus grand prix à la liberté relative dont elles jouissaient et qu'elles considéraient comme indispensable, soit pour tenter des expériences, soit pour satisfaire à des besoins temporaires et à des nécessités urgentes, incompatibles avec les délais préalables d'affichage et d'homologation et avec le minimum de durée d'application des abaissements homologués. On trouve la défense de leur privilège longuement développée au cours de l'enquête ouverte en 1850 par le Conseil d'État sur les tarifs.

L'opinion publique, au contraire, se montrait hostile au maintien du régime en vigueur. Des critiques très vives étaient formulées par les Chambres de commerce, par les Compagnies de navigation, par les négociants.

On ne peut méconnaître que les traités particuliers, quoiqu'entourés de certaines garanties, prêtaient aux abus.

La publicité au moyen de registres n'était pas suffisante : il fallait une vigilance excessive aux intéressés, pour se tenir au courant des traités nouveaux conclus avec d'autres expéditeurs et pour en réclamer le bénéfice. A diverses reprises, des commerçants avaient cherché à y pourvoir, en élevant la prétention que les Compagnies fussent tenues d'offrir spontanément l'application de ces traités et d'en faire profiter les expéditeurs, sauf refus formel, de la part de ces derniers, de se soumettre aux conditions

voulues. Mais, en l'état des actes de concession, cette prétention était insoutenable et devait échouer devant l'autorité judiciaire (Cour de cassation, 31 juillet 1866).

Les conditions auxquelles étaient subordonnés les abaissements étaient souvent si onéreuses que les arrangements conservaient nécessairement un caractère individuel : telle était la clause du minimum de tonnage annuel.

Le Ministre usait peu ou point de son pouvoir de déclarer les réductions applicables sans conditions, et les expéditeurs étaient, d'autre part, déboutés, lorsqu'ils tentaient de substituer l'action des tribunaux à celle de l'Administration; la Cour de cassation proclamait avec raison la compétence exclusive du Ministre des travaux publics et l'incompétence de l'autorité judiciaire (28 décembre 1857; 22 février 1858; 12 avril 1859; 8 juin 1859; 26 novembre 1860). (1)

Dès 1851, lors de la discussion du projet de loi relatif au chemin de fer de Versailles à Rennes, M. Kestner avait présenté à l'Assemblée législative un amendement dont l'objet était de donner un caractère obligatoire à la généralisation facultative des abaissements de prix. Mais sa proposition n'avait pas été accueillie.

En 1857, les Pouvoirs publics, cédant aux sollicitations dont ils étaient assaillis, profitèrent de la revision des cahiers des charges pour introduire dans l'article 48 la disposition que nous avons reproduite et qui prohibait définitivement pour l'avenir les traités particuliers. En même temps, et à titre de correctif, ils eurent soin de prévoir explicitement dans l'article 48 les abaissements de taxes *avec* ou sans conditions. Les tarifs *conditionnels* étaient ainsi définitivement consacrés, mais avec les garanties de l'affichage et de l'homologation préalable. A ce point de vue, toute distinction cessait d'exister entre le régime des tarifs conditionnels et celui des tarifs généraux.

Les cahiers des charges de quelques Compagnies ne furent revisés que postérieurement. Mais le Ministre, usant des pouvoirs que lui conférait l'ancien texte, n'en prit pas moins, le 26 septembre 1857, une décision interdisant à ces Compagnies comme aux autres de passer dorénavant des traités particuliers et les invitant à cesser, à partir du 1er janvier 1858, l'exécution des traités antérieurs, faute de quoi il déclarerait les réductions de prix applicables à tous les expéditeurs, sans conditions.

Les Compagnies durent, en conséquence, dénoncer leurs arrangements. Cette dénonciation donna lieu à des actions en dommages-intérêts de la part des négociants qui se voyaient ainsi privés du bénéfice des traités. Dans beaucoup de cas, les Compagnies purent se borner à opposer à ces

(1) Un seul arrêt contraire a été rendu le 5 février 1861 (Cie du Nord contre Contet-Muiron).

actions une clause résolutoire, qu'elles avaient pris la précaution d'insérer dans les contrats et qui les dispensait expressément de toute indemnité. Vis-à-vis des expéditeurs dont les traités ne contenaient pas cette clause, elles invoquèrent la force majeure : mais la Cour de cassation repoussa l'exception (15 février 1859, Cie de l'Est contre Abel Leblanc) et déclara que, si la décision ministérielle du 26 septembre 1857 rendait moins avantageuse et peut-être même dommageable pour la Compagnie l'exécution des arrangements intervenus entre elle et l'expéditeur, elle ne rendait cependant pas cette exécution impossible et ne constituait point par suite l'empêchement prévu par l'article 1148 du Code civil.

En 1862, les Compagnies tentèrent un retour offensif en faveur des traités particuliers, devant la Commission d'enquête instituée sous la présidence de M. Michel Chevalier. Suivant elles, la prohibition de la pratique antérieure à 1858 avait été profondément préjudiciable aux intérêts bien entendus du commerce, en portant obstacle aux tarifs d'essai qui devaient devancer et préparer les abaissements de taxes applicables à tous les expéditeurs. Elles faisaient valoir, afin d'en tirer un argument de circonstance, la crise provoquée par les traités de commerce et l'utilité de leur rendre la liberté d'allures nécessaire pour concourir à conjurer cette crise. Sans méconnaître ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans leur thèse, la Commission ne crut pas devoir conseiller le retrait de la mesure prise en 1857, à la suite d'une étude approfondie.

Depuis, les traités particuliers n'ont jamais été rétablis.

Le Ministre a même supprimé les tarifs d'abonnement, par arrêté du 25 janvier 1860, en les assimilant à des traités particuliers. (Voir supra, page 20.)

Toutefois, aux termes de l'article 48, § 6, du cahier des charges, l'interdiction des traités particuliers ne s'applique pas aux arrangements intervenus ou à intervenir entre le Gouvernement et les Compagnies, dans l'intérêt des services publics. Le même article contient une autre disposition, qui a été dictée par un sentiment humanitaire et aux termes de laquelle les réductions ou remises accordées aux indigents ne peuvent être invoquées par les autres voyageurs.

Les traités particuliers ayant disparu depuis longtemps, il serait sans intérêt de se livrer à une étude détaillée des clauses qui y trouvaient place. Nous nous contentons de citer les suivantes, dont quelques-unes éclairent les origines des tarifs spéciaux actuels :

— Monopole assuré au chemin de fer, pour tous les transports de marchandises envoyées par l'expéditeur ou à lui destinées;

— Monopole restreint à certaines marchandises;

— Engagement de fournir un tonnage déterminé;
— Réduction de prix croissant avec l'importance du tonnage;
— Obligation pour l'expéditeur de fournir des chargements complets de wagons;
— Obligation de faire le chargement et le déchargement, sans intervention de la Compagnie;
— Obligation pour le destinataire d'enlever la marchandise dans un délai déterminé;
— Stipulation de non-responsabilité de la Compagnie en cas d'avaries;
— Stipulation de provenances ou de destinations déterminées; exclusion de certaines provenances;
— Engagement de l'expéditeur d'équilibrer les transports dans les deux sens;
— Engagement de l'expéditeur de supprimer des services de roulage;
— Pénalités en cas d'infraction, sans préjudice de la perte du droit aux remises ou de la résiliation;
— Versement d'un cautionnement par l'expéditeur;
— Délivrance de permis aux chefs ou agents de certains établissements industriels ou commerciaux, à des toucheurs de bestiaux, etc...;
— Dispense de payer les frais de manutention, au delà d'un parcours déterminé;
— Jouissance de terrains dans les gares, avec faculté d'y élever des magasins;
— Droit de résiliation pour la Compagnie, dans des conditions déterminées;
— Remises, par voie de détaxe.

Nous avons eu sous les yeux le texte d'un traité fort intéressant, conclu avec un négociant pour le transport des émigrants d'Alsace-Lorraine se rendant en Algérie.

Mais nous ne voulons pas insister davantage sur ces indications, qui n'ont plus guère qu'un intérêt historique.

4. Sanction du caractère obligatoire des tarifs. — Dans la suite de cet ouvrage, nous verrons de nombreux exemples de décisions judiciaires basées sur le caractère obligatoire des tarifs régulièrement mis en vigueur; nous aurons notamment à citer des arrêts de la Cour de cassation ramenant les parties ou les tribunaux inférieurs au respect absolu de ces tarifs, pour les conditions d'application, pour les délais de transport, pour les responsabilités en cas de perte ou d'avarie, pour les frais accessoires.

Quant à présent, nous ne voulons insister que sur les conséquences les plus importantes du caractère obligatoire des tarifs, celles qui touchent à la perception des taxes.

Si une erreur est commise dans la taxation, la Compagnie a le droit et le devoir de réparer cette erreur, soit par le remboursement du trop-perçu, quand elle s'est trompée à son avantage, soit par le recouvrement du complément de taxe, quand elle s'est trompée à son détriment (Cour de cassation, 18 décembre 1867, 22 décembre 1868, 16 mars 1869, 27 juillet 1869, 6 décembre 1869, 31 décembre 1873, 21 décembre 1874, 15 juin 1875, 15 novembre 1876, 13 février 1878, 11 mars 1878, 26 janvier 1881, 9 avril 1883, 28 janvier 1885, 25 mars 1885). (1)

Les tarifs ayant force de loi et étant présumés connus de tous, la Compagnie ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts, lorsqu'elle répare une erreur commise à son préjudice (Cour de cassation, 18 décembre 1867, 16 mars 1869, 6 décembre 1869, 15 juin 1875, 13 février 1878, 11 mars 1878, 25 mars 1885). (1)

Il en serait autrement, si, par sa résistance à réparer l'erreur, elle infligeait à l'ayant droit un préjudice ou même simplement des démarches nombreuses et coûteuses (Cour de cassation, 26 janvier 1881). (1)

En aucun cas, une convention contraire avec un agent local ne saurait prévaloir (Cour de cassation, 6 décembre 1869, 2 février 1885). (1)

Il en est de même des renseignements erronés qui auraient pu être donnés à l'expéditeur (Cour de cassation, 15 juin 1875, 24 mai 1882, 9 avril 1883, 2 juillet 1883). (1)

C'est en vain que l'expéditeur ou le destinataire invoqueraient le trouble apporté dans les prévisions et les calculs qui ont servi de base à leurs opérations commerciales et particulièrement à leurs marchés (Cour de cassation, 16 mars 1869, 6 décembre 1869, 13 février 1878, 4 juillet 1883). (1)

C'est vainement encore qu'ils feraient valoir une pratique antérieure plus ou moins prolongée, puisque les Compagnies peuvent et doivent toujours rentrer dans la légalité, dès qu'elles reconnaissent qu'elles en sont sorties (Cour de cassation, 18 décembre 1867, 26 juillet 1871, 14 mai 1878, 27 mai 1878, 26 novembre 1883). (1)

A plus forte raison en serait-il ainsi, au cas où les réductions sur les prix homologués auraient été opérées par voie de détaxes, dont l'expéditeur ou le destinataire n'auraient pu ignorer l'illégalité (Cour de cassation, 19 janvier 1870). (1)

(1) Nous ne reproduisons pas ici les noms des parties qui ont été déjà indiqués, pages 76 et 77.

5. **Sanction du principe d'égalité dans l'application des tarifs.** — *a.* Sanction pénale. — Les infractions au principe de l'égalité dans l'application des tarifs ont-elles une sanction pénale ? L'affirmative ne nous paraît pas douteuse : telle est, du reste, l'opinion de plusieurs auteurs, en particulier de MM. Lamé Fleury et Sarrut.

En effet, l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 interdit absolument la perception d'aucune taxe non homologuée. Or, une faveur consentie au profit d'un expéditeur, soit par voie de détaxe, soit sous toute autre forme, constitue une violation de cet article et comporte par suite la pénalité de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Nous devons cependant reconnaître que la Cour de cassation s'est prononcée dans un sens contraire, par deux arrêts du 21 avril 1868 (Cie de l'Est contre d'Hunolstein et autres) et du 17 novembre 1869 (Cies de l'Ouest, de l'Est et du Nord contre Contet-Muiron et autres (1).

b. Sanction civile. — Jusqu'en 1858, les traités particuliers étaient licites, pourvu qu'ils fussent accessibles à tous les expéditeurs qui en accepteraient les conditions. Le principe d'égalité était ainsi respecté, du moins dans la limite prévue par les actes de concession. Il ne pouvait donc être alloué de dommages-intérêts aux tiers qui n'avaient point bénéficié de ces traités, soit qu'ils n'en eussent pas formé la demande, soit qu'ils n'eussent point voulu souscrire à toutes les clauses d'application. A fortiori, ne pouvait-il être dû d'indemnités aux expéditeurs qui élevaient la prétention de participer, sans conditions, aux abaissements de prix stipulés dans les traités, alors que le Ministre n'avait point usé de son droit de généraliser ces abaissements. (Voir les arrêts cités page 81.)

Aussi n'avons-nous à relever, pour toute la période antérieure à 1858, qu'un arrêt de la Cour de cassation prononçant la nullité d'un arrangement intervenu entre la Compagnie et un expéditeur (6 août 1861, Nizerolles contre Cie de P.-L.M.). Encore s'agissait-il, non point d'une action intentée par un tiers, mais d'une action intentée par le signataire du traité, qui réclamait des dommages-intérêts à la suite de la dénonciation de ce contrat par la Compagnie. L'instruction démontra qu'en 1851 la Compagnie ne s'était pas bornée à réduire d'un centime, au profit du sieur Nizerolles, la base du tarif général en vigueur, mais qu'elle avait assuré à ce négociant des abaissements successifs de pareille somme, au fur et à mesure des décisions par lesquelles le Ministre généraliserait les réductions anté-

(1) La Cour en a déduit que la prescription triennale fondée sur les articles 640 et 641 du Code d'instruction criminelle était inapplicable et ne pouvait être opposée aux demandes en dommages-intérêts.

rieures. Elle avait ainsi créé, en faveur du sieur Nizerolles, un privilège permanent et personnel qui rendait sans effet l'intervention de l'Administration pour la défense du principe d'égalité. Le traité était donc entaché d'un vice originel ; il était contraire à la loi, et la Cour de cassation se refusa à admettre qu'il pût servir de fondement à une action en dommages-intérêts.

Aujourd'hui les traités particuliers n'ont plus d'existence légale ; ils sont même formellement proscrits. Les expéditeurs, avec lesquels des arrangements de cette nature seraient indûment conclus par les Compagnies, ne seraient pas recevables à en poursuivre l'exécution devant l'autorité judiciaire. (Voir par exemple : Cour de cassation, 21 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Parent-Duchange et autres.)

Quant aux tiers, ils pourraient obtenir la réparation du préjudice que leur auraient causé les avantages illicites accordés à leurs concurrents (Cour de cassation, 21 avril 1868, Cie de l'Est contre d'Hunolstein et consorts (1) ; 3 février 1869, mêmes parties ; 17 novembre 1869, Cies de l'Ouest, de l'Est et du Nord contre Contet-Muiron et consorts ; 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

Mais, pour avoir droit à des dommages-intérêts, il faut justifier d'un préjudice personnel. C'est ainsi que, dans l'espèce Veiller et autres contre la Compagnie du Nord (3 février 1869), la Cour de cassation a déclaré des commissionnaires de transport sans qualité pour prétendre à la réparation d'un dommage causé à leurs seuls commettants ; pour des raisons tirées des faits de la cause, elle a rendu la même décision à l'égard de destinataires en port payé.

Les tribunaux ne sauraient allouer aux demandeurs, outre des dommages-intérêts, le remboursement de la différence entre les taxes qu'ils ont effectivement acquittées d'après les tarifs homologués et celles qui ont été perçues sur leur concurrent, bénéficiaire du traité de faveur ; le droit de répétition de l'indû, en vertu des articles 1377 et 1378 du Code civil, est évidemment inapplicable, puisque les tarifs homologués sont obligatoires pour la Compagnie comme pour les usagers du chemin de fer (Cour de cassation, 3 février 1869, Veiller contre Cie du Nord).

L'autorité judiciaire n'a pas envisagé comme traités de faveur les arrangements aux termes desquels des remises proportionnelles étaient accordées sur les taxes au préposé d'un bureau de ville et à un camion-

(1) L'instruction a démontré, dans cette affaire, que la Compagnie avait clandestinement poursuivi après 1857 l'exécution d'un traité particulier avec MM. de Wendel, maîtres de forges ; elle percevait le plein du tarif, puis opérait des remboursements par voie de détaxe.

neur; ces remises avaient, en effet, le caractère de rémunération d'un service rendu et les expéditeurs n'en profitaient ni directement, ni indirectement (Cour de cassation, 17 novembre 1869, Cies de l'Ouest, de l'Est et du Nord contre Contet-Muiron et consorts). Dans la même affaire, la Cour de cassation a considéré, au contraire, comme une violation de l'article 48 du cahier des charges, le fait de remises analogues à un commissionnaire qui traitait à forfait avec les expéditeurs, payait de ses deniers les frais de transport sur rails et avait ainsi, au regard de la Compagnie, le caractère d'un expéditeur opérant pour son propre compte.

Il ne nous reste à signaler qu'un arrêt de la Cour de cassation du 7 avril 1862 (Cie de P.-L.-M. contre Société des Mines de la Loire), qui a déclaré licite l'allocation d'une prime à une société minière pour chaque tonne transportée au delà d'un chiffre déterminé, en échange d'une renonciation de cette société industrielle à faire passer ses charbons par le canal de Givors dont elle était concessionnaire et à prolonger cette voie navigable. Nous n'insistons pas sur cette décision d'espèce, qui ne présente plus aujourd'hui qu'un intérêt historique et dont la valeur est très discutable.

CHAPITRE IV

INTERPRÉTATION ET APPLICATION DES TARIFS

RÈGLES GÉNÉRALES DE COMPÉTENCE

1. Compétence générale de l'autorité judiciaire. — L'autorité judiciaire est seule compétente pour connaître des litiges qui naissent, soit entre une Compagnie et des particuliers, soit entre deux Compagnies, au sujet de l'interprétation et de l'application des tarifs, ainsi que des clauses du cahier des charges qui s'y rattachent.

Le Conseil d'État et la Cour de cassation n'ont cessé d'affirmer ce principe en toute circonstance. Mais les motifs sur lesquels ils ont fondé leur jurisprudence ont varié. Nous devons faire connaître sommairement ces motifs.

C'est en 1851 que la question a été solennellement posée pour la première fois. Le cahier des charges de la concession du chemin de fer du Nord portait que « toute réduction de tarifs consentie sur l'une des sec-« tions de la ligne du Nord, en faveur des voyageurs ou des marchandises « allant de Calais à Paris et réciproquement, devrait être consentie jus-« qu'à concurrence de la même somme, entre Paris et Amiens, au profit « des voyageurs et des marchandises allant de Paris à Boulogne et réci-« proquement ». La Compagnie d'Amiens à Boulogne et les sieurs Lebeau et consorts, considérant les tarifs du Nord comme établis et perçus en violation de cette clause, intentèrent une action en dommages-intérêts contre la Compagnie du Nord devant le tribunal de commerce. Cette action provoqua un conflit d'attributions. L'autorité administrative soutenait, d'accord avec la Compagnie du Nord, que les taxes, ayant été homologuées par l'Administration, échappaient à toute censure de la part des tribunaux et que, d'ailleurs, l'interprétation des actes d'homologation ne rentrait pas dans les pouvoirs de l'autorité judiciaire. La Compagnie d'Amiens à Boulogne et les sieurs Lebeau et consorts plaidaient au con-

traire que les cahiers des charges, ayant un caractère législatif, pouvaient être interprétés par les tribunaux et que, du reste, les cahiers des charges eussent-ils un caractère administratif, la compétence de l'autorité judiciaire résulterait néanmoins de l'assimilation entre les taxes de chemins de fer et les contributions indirectes.

Par deux décisions du 3 janvier 1851, le Tribunal des conflits repoussa la prétention de l'Administration et de la Compagnie du Nord. Ces décisions étaient basées sur les motifs suivants :

« Considérant que la Compagnie demanderesse (ou les demandeurs) « soutient que les articles..... du cahier des charges ont consacré des « droits à son profit (ou au profit des tiers) et imposé envers elle (ou en- « vers eux) à la Compagnie du chemin de fer du Nord des obligations « que celle-ci aurait méconnues par le passé et qu'elle devrait, à l'avenir, « être tenue d'exécuter ;

« Considérant que l'interprétation et l'application de ces *dispositions « législatives*, invoquées comme constituant des droits particuliers et des « obligations déterminées, appartiennent au pouvoir judiciaire, seul com- « pétent pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts réclamés à « raison de l'atteinte prétendue portée pour le passé et qui serait portée à « l'avenir à ces droits particuliers par l'inexécution d'obligations légales ;

« Considérant, d'ailleurs, que l'homologation des tarifs réduits de Paris « à Calais, sur la demande expresse de la Compagnie du chemin de fer du « Nord, n'a eu lieu que sous la réserve des droits des tiers ; que, pour « l'avenir, la demande n'a pas pour objet de contester le droit d'homolo- « gation des tarifs réservés par la loi à l'Administration ; qu'ainsi l'autorité « judiciaire, dans l'exercice de sa compétence, ne rencontre aucun obstacle « tiré de l'existence d'actes administratifs qu'il s'agirait d'apprécier..... »

Le 5 février 1861 (Contet-Muiron contre Cie du Nord), la Cour de cassation affirmait à son tour le caractère législatif des cahiers des charges. Elle allait plus loin encore, le 31 décembre 1866 (Cie du Midi contre Pauilhac), et rendait à cette date deux arrêts dans lesquels elle proclamait les principes suivants : « L'ordonnance du 15 novembre 1846 et le cahier des char- « ges sont des *actes législatifs* dont l'interprétation et l'application, à l'égard « des tiers, appartiennent aux tribunaux judiciaires. *Il en est de même des « tarifs dressés en exécution de ces dispositions* et qui, comme elles, devien- « nent la loi du public et des Compagnies. En conséquence, les tribu- « naux chargés d'appliquer ces tarifs ont le droit et le devoir..... »

A une date peu différente de celle de ce dernier arrêt, le 17 avril 1866, un décret sur conflit reconnaissait également la compétence de l'autorité judiciaire, mais en la justifiant par des raisons différentes. Comme nous

l'avons déjà rappelé précédemment, la convention conclue en 1863 entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée instituait une 4e classe de marchandises pour les transports à petite vitesse et y comprenait notamment la houille. Contrairement aux déclarations du Directeur général des ponts et chaussés et des chemins de fer, commissaire du Gouvernement, devant le Corps législatif, la Compagnie s'était refusée à admettre que l'embranchement de St-Étienne à Montrambert bénéficiât de cette addition. Il en était résulté un procès entre elle et la Société des houillères de Montrambert et de la Béraudière. Le préfet de la Loire demandait à l'autorité judiciaire : 1° au principal, de renvoyer les parties à se pourvoir devant la juridiction administrative pour l'interprétation de la convention ; 2° subsidiairement, de surseoir jusqu'à ce que cette juridiction, saisie de la difficulté par une instance introduite par la Compagnie contre l'État, eût rendu sa décision. Le Conseil d'État repoussa cette double prétention ; parmi les considérants du décret sur conflit du 17 avril 1866, voici ceux qu'il importe de retenir : « Il s'agit d'une question « d'application de tarifs. Le jugement des contestations relatives à la per- « ception des tarifs autorisés, pour le transport des marchandises sur les « chemins de fer, a lieu *comme en matière d'impôts indirects*. — Il résulte « des lois des 7-11 septembre 1790 et 5 ventôse an XII que l'autorité judi- « ciaire est seule compétente pour connaître des contestations auxquelles « peut donner lieu le recouvrement des impôts indirects entre les rede- « vables et les Administrations chargées du recouvrement et que, dès lors, « le litige existant entre la Société des houillères et la Compagnie de Paris- « Lyon-Méditerranée ne présente aucune question préjudicielle dont la « connaissance puisse être revendiquée par l'autorité administrative. »

Quelques mois plus tard, le 17 janvier 1867, le Conseil d'État annulait l'arrêté par lequel le Conseil de préfecture de la Seine avait, sur la requête de la Compagnie, interprété la convention de 1863. La demande en interprétation avait été, en effet, formée alors qu'il n'existait entre l'État et la Compagnie aucune contestation qui permît de la considérer comme recevable. Le décret du 17 janvier 1867 rappelait d'ailleurs, conformément au décret sur conflit du 17 avril 1866, que l'autorité judiciaire était seule compétente, aux termes de la loi des 7-11 septembre 1790, pour statuer sur les difficultés entre la Compagnie et les particuliers au sujet de l'application des tarifs.

Enfin, le 21 janvier 1868, la Cour de cassation, jugeant le fond du litige, donnait tort à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, la condamnait à rembourser à la société houillère les excédents de taxe perçus depuis le 1er janvier 1864 et insérait dans son arrêt un considérant ainsi

conçu : « L'autorité judiciaire est exclusivement compétente pour pro-
« noncer sur les questions que peut soulever l'application des tarifs de
« chemins de fer et pour apprécier, à ce point de vue, les actes servant de
« base à la perception. »

Les diverses décisions que nous venons de relater appellent quelques observations :

a. Les unes et les autres reconnaissent la compétence exclusive de l'autorité judiciaire, pour connaître des litiges entre deux Compagnies ou entre une Compagnie et un particulier. Mais, tandis que la décision du Tribunal des conflits du 3 janvier 1851 et les arrêts de la Cour de cassation du 5 février 1861 et du 31 décembre 1866 se fondent sur le caractère législatif des cahiers des charges et même des tarifs, le décret sur conflit du 17 avril 1866 se fonde sur l'assimilation des taxes de chemins de fer aux contributions indirectes et sur l'applicabilité des lois des 7-11 septembre 1790 et 5 ventôse an XII.

Nous avons déjà exposé, tome II, page 108 et suivantes, les objections auxquelles donne lieu l'attribution du caractère législatif aux cahiers des charges. Quelques mots suffiront pour les rappeler. Parmi les actes du législateur, il faut distinguer les lois proprement dites et les actes de haute administration réservés au Parlement, en raison de leur importance : c'est dans cette dernière catégorie que doivent être placés les actes approbatifs des contrats de concession. En outre, de ce qu'un cahier des charges a été arrêté par les Chambres et annexé à une loi, il ne s'ensuit nullement que ce cahier des charges fasse partie intégrante de la loi.

D'autre part, les contrats de concession ne sont pas tous approuvés par le législateur. Il en est dont l'approbation est dans les pouvoirs du Gouvernement. Faudra-t-il admettre des règles de compétence différentes pour les concessions qui ont été ainsi réalisées sans l'intervention des Chambres? Personne ne l'a admis, et cependant ne pourrait-on pas le soutenir, si la compétence de l'autorité judiciaire s'appuyait exclusivement sur le caractère législatif des cahiers des charges ?

A un autre point de vue, ce caractère ne suffirait point à déterminer l'ordre des juridictions. Car les difficultés relatives à l'application de certaines lois sont incontestablement dans le domaine du contentieux administratif; inversement, les tribunaux ordinaires sont à connaître des litiges concernant l'application de certains actes administratifs : ce sont eux, par exemple, qui jugent les contestations entre les concessionnaires des ponts à péage ou des bacs et les redevables (Lois des 6, 7, 11 septembre 1790, du 6 frimaire an VII, des 2 vendémiaire et 27 frimaire an VIII, du 14 floréal an X.

— Décrets au contentieux du 17 mai 1855, Mahé contre Escarraguel et Desse, et du 1er juin 1870, Woilquin).

Du reste, comme l'indique M. Aucoc dans ses conférences sur le droit administratif, la Cour de cassation paraît avoir surtout cherché le moyen d'éviter que les difficultés relatives à l'application du cahier des charges fussent considérées comme des litiges sur de simples conventions et tranchées souverainement par les cours d'appel, sans possibilité de pourvoi en cassation. Mais il convient de remarquer que le recours en cassation est ouvert pour le cas de violation de tous les actes de l'autorité publique.

A peine est-il besoin d'ajouter que ces observations s'appliquent à fortiori aux taxes perçues en vertu d'une décision homologative du Ministre des travaux publics.

Quant à l'assimilation entre les tarifs de chemins de fer et les impôts indirects, qui a servi de base au décret sur conflit du 17 avril 1866, elle semble quelque peu hasardée au premier abord. Si on l'envisage au point de vue économique, on a quelque peine à saisir le lien entre une contribution et le prix d'un service rendu. Même au point de vue juridique, les concessionnaires ne disposent pas des voies de contrainte réservées à l'Administration pour le recouvrement des impôts indirects. Cependant, on peut faire valoir, à l'appui de l'assimilation, que divers impôts indirects représentent, au moins à certains égards, le prix d'un service individuel (droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèque; péages sur les ponts, bacs et passages d'eau; droits pour prises d'eau), et que le classement de ces droits par des lois spéciales est confirmé par les lois annuelles de finances.

Peut-être eût-il été plus simple de s'inspirer des principes généraux qui ont présidé à l'organisation des Pouvoirs publics et de dire qu'à défaut de toute disposition attributive de compétence à une juridiction autre que celle de droit commun, les contestations des Compagnies entre elles ou avec des particuliers devaient nécessairement être déférées à l'autorité judiciaire.

Quoi qu'il en soit, la plupart des auteurs admettent la doctrine du décret sur conflit du 17 avril 1866.

b. La compétence de l'autorité judiciaire a été reconnue, non seulement pour l'application des tarifs, mais encore pour leur interprétation.

On a parfois soutenu qu'en cas de doute sur le sens et la portée d'un tarif, les tribunaux civils devaient surseoir à statuer jusqu'à interprétation par l'autorité administrative. Cette distinction entre le pouvoir d'application et le pouvoir d'interprétation eût été inapplicable; la ligne de démarcation eût été impossible à tracer et à respecter. Aussi le Tribunal des con-

flits, le Conseil d'État et la Cour de cassation se sont-ils toujours prononcés dans un sens contraire.

Nous avons déjà cité la décision du Tribunal des conflits du 3 janvier 1851, rendue dans une espèce cependant très favorable au renvoi devant l'autorité administrative; le décret sur conflit du 17 avril 1866; les arrêts de la Cour de cassation du 5 février 1861 et du 31 décembre 1866.

Des décisions semblables ont été rendues en matière de ponts à péage et de bacs : c'est ainsi qu'un décret au contentieux du 17 mai 1855 a rejeté une demande en interprétation d'un tarif de pont suspendu, présentée par le sieur Mahé, et déclaré que « les contestations sur l'application des « tarifs de cette nature ne pouvaient être portées devant la juridiction ad- « ministrative sous prétexte d'interprétation »; le même motif a été invoqué dans un décret analogue du 1er juin 1870 (Woilquin).

Avant et depuis 1866, le Conseil d'État et la Cour de cassation ont rendu un grand nombre d'arrêts confirmant la compétence de l'autorité judiciaire. Nous relevons, pour ainsi dire au hasard, les suivants :

— Décret sur conflit du 21 avril 1853 (Dupont, Duval et consorts contre Cie du chemin de fer de Versailles, rive droite) : application des tarifs, quotité des droits exigés, restitution de taxes indûment perçues.

— Arrêt de la Cour de cassation du 21 janvier 1857 (Cie de l'Est contre Ancel) : restitution de taxes indûment perçues.

— Décret au contentieux du 26 février 1857 (Cie du Nord contre Ministre des finances) : droit de magasinage à percevoir sur les objets abandonnés depuis plus de six mois sans réclamation, dans les gares et stations de la Compagnie, et vendus à la diligence de l'Administration de l'enregistrement en vertu du décret du 13 août 1810.

— Décret au contentieux du 17 janvier 1867 (Cie de Lyon) : interprétation d'une convention au point de vue des tarifs.

— Arrêt de la Cour de cassation du 21 janvier 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Société des houillères de Montrambert et de la Béraudière) : application des tarifs.

— Arrêt de la Cour de cassation du 3 février 1873 (Cie du Nord contre Jonglez, Hovelacque et Cie) : interprétation d'une clause limitative d'indemnité en cas de retard.

— Arrêt de la Cour de cassation du 26 août 1874 (Cie des Dombes contre Cie du Rhône) : application des droits de péage afférents à la circulation des trains d'une Compagnie sur les rails d'une autre Compagnie.

Des décisions de même nature sont intervenues, soit implicitement, soit explicitement, en matière de traités de camionnage (Cour de cassation,

30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas), de classification des marchandises (Cour de cassation, 19 juin 1866, Genest et Taffu contre Cie d'Orléans; 12 février 1867, Cie de P.-L.-M. contre Cacheux et Cie de l'Est), de délais de transport (Cour de cassation, 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Calvier; 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Simonin ; 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Prost).

2. **Contrôle de la Cour de cassation.** — On sait que les tribunaux apprécient souverainement les faits, sans que la voie du recours en cassation soit ouverte aux plaideurs. Mais il appartient à la Cour suprême d'examiner si les tribunaux ont respecté la loi, eu égard aux faits, et notamment s'ils ont fait l'exacte et rigoureuse application des cahiers des charges, des tarifs, des actes réglementaires ou des arrêtés ministériels qui s'y rattachent.

La Cour de cassation a notamment reconnu le pouvoir souverain d'appréciation des tribunaux pour décider :

— d'après la lettre de voiture, quel était celui de deux tarifs, l'un spécial intérieur et l'autre commun, dont l'expéditeur avait entendu réclamer l'application (5 juin 1872, Liberge contre Cie de l'Est) ;

— si un objet appartenait à la catégorie de la broderie ou de la lingerie (4 août 1874, Cie de l'Est contre Daulnoy et Lecomey) ;

— si des matières déclarées « chrysalides de vers à soie pour engrais » rentraient, d'après leur nature, leur prix et les usages du commerce, dans la catégorie des engrais innommés ou dans celle des déchets de soie (3 août 1877, Riboulet) ;

— si des matières déclarées chiffons de laine pour engrais devaient être classées parmi les engrais non dénommés (26 janvier 1881, Cie du Midi contre Albouy).

En revanche, elle a explicitement affirmé son droit de contrôle dans les cas suivants :

— 18 juillet 1870 (Genestout contre Cie de P.-L.-M.) : refus du bénéfice d'un tarif à des tiges de chanvre sauvage de l'Inde, préparées et destinées à la fabrication du papier commun ;

— 3 février 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Calvier) : vérification de la conformité entre les délais effectifs de transport et les délais réglementaires;

— 3 mars 1874 (Cie d'Orléans contre Maréchal) : rejet de la prétention de la Compagnie, qui voulait refuser le bénéfice d'un tarif spécial à wagon complet, sous le prétexte que le chargement comprenait des marchandises diverses et alors que les matières comprises dans ce chargement pouvaient profiter isolément du tarif ;

— 4 août 1875 (Cie de P.-L.-M. contre Chabanne) : vérification de délais;

— 3 juillet 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Prost) : vérification analogue ;
— 3 juillet 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Simonin) : vérification analogue;
— 9 mai 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Jullien) : vérification analogue.

Au cas où le litige porterait sur un tarif étranger, la violation de ce tarif par les tribunaux ne constituerait pas un motif de cassation, si elle ne portait pas en même temps atteinte à un texte de loi française (Cour de cassation, 18 février 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Canet frères ; 31 mars 1875, Cie de P. L.-M. contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens et Cie de la Haute-Italie).

3. **Limites imposées à l'autorité judiciaire dans l'application et l'interprétation des tarifs.** — *a*. Si les tribunaux civils sont compétents pour interpréter et appliquer les tarifs, leur droit ne saurait aller jusqu'à apprécier les taxes dûment homologuées par le Ministre des travaux publics. Les décisions ministérielles ne pourraient être ainsi soumises à leur censure, même sous la forme indirecte d'une demande en dommages-intérêts formée par des tiers qui se prétendraient lésés dans leurs droits ou leurs intérêts. Il y aurait là, en effet, une violation manifeste du principe de la séparation des pouvoirs.

Cette règle avait été quelque peu méconnue par les décisions du Tribunal des conflits du 3 janvier 1851, que nous avons relatée pages 47 et 89. Mais elle a été rappelée, dès le 21 avril 1853, par un décret sur conflit, intervenu dans un litige entre la Compagnie de Versailles, rive droite, et plusieurs entrepreneurs de services de voitures ; depuis, elle a toujours été respectée et même explicitement affirmée par la Cour de cassation.

Nous ne revenons pas sur les développements dans lesquels nous sommes entré à cet égard, page 47.

b. Les tribunaux civils excéderaient également les limites de leur compétence, si, sous un prétexte d'équité par exemple, ils usaient de leur droit d'interprétation pour étendre les effets d'un tarif, pour en modifier la portée et pour empiéter ainsi sur le domaine exclusivement administratif (Cour de cassation, 28 décembre 1857, Vasse contre Cie de l'Ouest ; 12 avril 1859, Cie de P.-L.-M. contre Delessert, Leberthe et autres ; 12 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Chailan ; 14 mai 1878, Cie d'Orléans contre Mage-Boité, etc...).

Ils commettraient encore un excès de pouvoirs, si, contrairement aux prescriptions formelles de l'article 5 du Code civil, ils prononçaient par voie de dispositions générales et réglementaires sur les causes qui leur sont soumises (Cour de cassation, 7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie ; 24 novembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Deville).

Toutefois, on ne pourrait considérer comme entachée d'un vice de cette nature une décision qui, sans prononcer au delà de la contestation, sans statuer autrement qu'à l'égard des parties en cause, aurait déclaré en termes généraux les droits résultant pour l'une des parties d'un contrat, d'une décision ministérielle et d'un jugement antérieur (Cour de cassation, arrêt précité du 24 novembre 1873; 15 juin 1875, Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord).

Comme nous l'avons dit, page 48, l'autorité judiciaire a qualité pour juger si les formalités préalables à la mise en vigueur des tarifs ont été accomplies, si les taxes ont été dûment homologuées et publiées et si, par suite, la perception en est légale.

4. Compétence des tribunaux correctionnels pour les infractions aux clauses des tarifs. Intervention des Compagnies. — En traitant de la police de l'exploitation, nous avons exposé, avec tous les détails nécessaires, quelles sont les peines édictées par la loi du 15 juillet 1845 pour réprimer les contraventions aux décisions prises par le Ministre des travaux publics en vue d'assurer l'exécution de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Nous avons dit sur quelles considérations l'autorité judiciaire s'est appuyée, pour étendre la sanction de l'article 21 de la loi de 1845 aux conditions d'application des tarifs. Nous avons relaté enfin les objections puissantes opposées par la plupart des auteurs à cette extension.

Pour le moment, il suffira de rappeler que, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, les contraventions aux clauses des tarifs peuvent donner lieu à des poursuites judiciaires contre les voyageurs ou les expéditeurs devant les tribunaux correctionnels (Cour de cassation, 11 avril 1868, Michaud ; 9 août 1872, Rondel ; 12 mai 1875, Couturier et autres ; 12 mars 1875, Marthe et Chirat ; 12 mars 1875, Marcet et Cie ; 8 août 1877, Riboulét).

L'action civile des Compagnies, pour la réparation du dommage qu'elles prétendent leur avoir été causé, peut être poursuivie, soit devant les tribunaux civils, soit devant les juges de l'action publique ; mais elle s'éteint comme cette dernière, après les délais de prescription spéciaux aux contraventions (Art. 2 et suivants du Code d'instruction criminelle). (1)

5. Compétence exceptionnelle des tribunaux administratifs. —

(1) Les auteurs qui contestent l'applicabilité de l'article 21 de la loi de 1845 repoussent, par conséquent, celle des délais spéciaux de prescription déterminés par le Code d'instruction criminelle.

Les cahiers des charges des Compagnies leur imposent certaines réductions de prix pour les transports intéressant divers services publics. En vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, les litiges entre l'État et les Compagnies au sujet de l'interprétation et de l'application des actes de concession, relativement à ces transports, doivent être déférés au Conseil de préfecture, sauf appel devant le Conseil d'État.

Indépendamment des obligations contractuelles, il existe des marchés spéciaux passés entre le Ministre de la guerre et le Ministre des finances, d'une part, et les Compagnies, d'autre part, pour régler le prix et les conditions des transports qui n'ont pas fait l'objet de stipulations dans les cahiers des charges. Les Ministres liquidateurs arrêtent les comptes et, en cas de constestation, le Conseil d'État est appelé à statuer comme juge de droit commun du contentieux administratif.

Il y a là des questions spéciales de compétence que nous réservons, pour les traiter ultérieurement dans le chapitre consacré à l'exploitation commerciale dans ses rapports avec les services publics.

6. Observations sur les chemins de fer de l'État. — Le législateur n'a point déterminé les règles de compétence relatives aux rapports entre l'Administration des chemins de fer de l'État et le public. Cette lacune s'explique par le caractère provisoire que les Pouvoirs publics ont entendu attribuer au réseau d'État, lors de sa constitution en 1878, et qu'il a conservé au moins théoriquement jusqu'à ce jour.

Mais, en fait, les décrets de 1878 ayant assimilé l'Administration des chemins de fer de l'État aux Compagnies concessionnaires au point de vue de son organisation et de son fonctionnement, les règles ordinaires de compétence ont été appliquées à cette Administration, qui n'a jamais cherché à s'y soustraire.

La question a été soulevée incidemment devant le Conseil d'État par le commissaire du Gouvernement, à l'occasion d'un litige qui a donné lieu à un arrêt du 10 juillet 1885 ; mais le Conseil n'avait point à la résoudre en l'espèce et s'est abstenu avec raison de l'aborder.

7. Renvoi à un autre chapitre pour les règles de détail relatives à la compétence et à la procédure. — Nous n'avons examiné jusqu'ici que les règles générales de compétence, en matière d'application et d'interprétation des tarifs.

Il nous resterait à étudier les règles de détail relatives, soit à la compétence, soit à la procédure. Mais les indications que nous aurions

à donner s'appliquant à l'ensemble de l'exploitation commerciale, il est préférable de les réserver et de ne les passer en revue que dans un chapitre ultérieur, où nous grouperons toutes les règles de cette nature pour l'ensemble des litiges susceptibles de naître entre les Compagnies et le public.

DEUXIÈME PARTIE

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES

CHAPITRE PREMIER

TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES

RÈGLES PRINCIPALES POUR LEUR APPLICATION

§ 1. — TARIFS MAXIMA ET CONDITIONS STIPULÉES

PAR LE CAHIER DES CHARGES. — IMPÔTS.

1. Tarifs maxima du cahier des charges pour les voyageurs. — Les cahiers des charges prévoient, en général, trois classes de voyageurs et stipulent les prix suivants :

	PÉAGE	TRANSPORT	TOTAUX
	fr.	fr.	fr.
1re classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces	0,067	0,033	0,100
2e classe. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées	0,050	0,025	0,075
3e classe. — Voitures couvertes et fermées à vitres	0,037	0,018	0,055

Certains actes de concession déterminent cependant des maxima différents ou n'obligent le concessionnaire à mettre en circulation que des voitures de deux classes. En voici quelques exemples :

a. — *Ceinture de Paris (rive droite).* — (Cahier des charges annexé au décret du 10 décembre 1851.) — Une classe	0,03	0,02	0,05
b. — *Réseau algérien de la Cie de Paris-Lyon-Méditerranée.* — (Cahier des charges annexé au décret du 11 juin 1863.) — Trois classes, savoir :			
1re classe. — Comme ci-dessus	0,10	0,06	0,16
2e classe. — —	0,08	0,04	0,12
3e classe. — —	0,055	0,025	0,08
c. — *Ligne de Bône à Guelma.* — (Cahier des charges annexé au décret du 7 mai 1874.) — Même tarif que pour le réseau algérien de la Cie de P.-L.-M.	»	»	»

	PÉAGE	TRANSPORT	TOTAUX
	fr.	fr.	fr.
d. — *Lignes de Guelma au Kroubs et de Duvivier à Sidi-El-Hemessi*, concédées à la Cie de Bône à Guelma. — (Cahier des charges annexé à la loi du 26 mars 1877.) — Deux classes, savoir :			
1re classe. — Voitures couvertes, fermées à vitres. et à banquettes rembourrées.....	0.08	0,04	0,12
2e classe. — Voitures couvertes et fermées à vitres.	0,055	0,025	0,08
e. — *Réseau de l'Est Algérien.* — (Cahier des charges annexé à la loi du 15 décembre 1875.) — Deux classes. comme pour les lignes de Guelma au Kroubs et de Duvivier à Sidi-El-Hemessi.....	»	»	»
f. — *Réseau de l'Ouest Algérien.* — (Cahier des charges annexé à la loi du 22 août 1881.) — Mêmes stipulations que pour l'Est Algérien...	»	»	»
g. — *Ligne de Blidah à Berrouaghia.* concédée à la Cie de l'Ouest-Algérien. — (Cahier des charges annexé à la loi du 31 juillet 1886.) — Mêmes dispositions, sauf addition d'une classe de voitures de luxe.....	0,106	0,054	0,16
h. — *Réseau de la Cie Franco-Algérienne.* — (Cahier des charges annexé au décret du 29 avril 1874. à la loi du 3 juillet 1884 et à la loi du 15 avril 1885.) — Mêmes stipulations.....	»	»	»
i. — *Chemins de Sancoins à Lapeyrouse et de La Guerche a Châteaumeillant*, concédés à la Cie des chemins de fer économiques. — (Cahier des charges annexé à la loi du 11 septembre 1885.) — Deux classes, savoir :			
1re classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces.....	0,067	0,033	0,010
2e classe. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes en bois.....	0,037	0,018	0,055
j. — *Réseau du Var*, concédé à la Société Marseillaise de Crédit industriel et commercial et de dépôts. — (Cahier des charges annexé à la loi du 17 août 1885.) — Deux classes comme pour les chemins du Cher.	»	»	»

Nous devons encore signaler l'article 64 du cahier des charges annexé à la loi Sarde du 15 août 1857, qui a été maintenu par la convention jointe au décret du 27 septembre 1867, et qui prévoit un tarif exceptionnel approuvé par le Gouvernement pour le tronçon de la ligne du Rhône au Mont-Cenis compris entre St-Jean et la frontière, près Modane. En exécution de cette clause, les distances ont été longtemps majorées de 50 % ; cette majoration vient d'être supprimée.

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, le cahier des charges type, approuvé par décret du 6 août 1881, indique, mais à titre de

simple renseignement, le tarif légal en vigueur sur la plupart des réseaux d'intérêt général. Les taxes maxima déterminées par les actes de concession sous le régime de la loi de 1880, comme sous le régime de la loi de 1865, sont extrêmement variables.

Le lecteur qui voudrait étudier le détail de la tarification trouverait dans les documents statistiques publiés annuellement par le Ministère des travaux publics des tableaux très complets récapitulant les tarifs maxima stipulés par les divers cahiers des charges.

Dans la suite de notre étude sur les tarifs de voyageurs, nous laisserons de côté les exceptions, pour nous en tenir à ce que l'on peut appeler le tarif type, c'est-à-dire à celui qui est inscrit dans les cahiers des charges des grandes Compagnies.

2. **Réductions ou immunités stipulées au profit des enfants.** — Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte. Toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, les enfants paient place entière.

3. **Réductions prévues au profit de certaines catégories de voyageurs.** — Les cahiers des charges prévoient des réductions éventuelles au profit des indigents et disposent que ces réductions ne pourront être invoquées par les autres voyageurs, comme devant être généralisées au nom du principe de l'égalité dans l'application des taxes (Art. 48).

Ils stipulent, en outre, au profit de divers services publics, des diminutions ou des immunités que nous nous bornons à mentionner ici pour mémoire et sur lesquelles nous reviendrons avec plus de détails.

4. **Tarif des places de luxe.** — Aux termes de l'article 43 du cahier des charges, les Compagnies ont la faculté de placer, dans chaque train de voyageurs, des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il est établi des prix particuliers que le Ministre fixe sur la proposition de la Compagnie, en vertu de l'article 46 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Le nombre des places à donner dans ces compartiments ne peut dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

5. **Stipulations relatives aux bagages.** — Les voyageurs ont droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages; cette franchise ne

s'applique pas aux enfants âgés de moins de trois ans, transportés gratuitement; elle est réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix (Art. 44 du cahier des charges).

Il ne sera pas inutile de rappeler qu'avant 1838 le poids des bagages transportés en franchise était seulement de 15 kilogrammes. Ce poids a été élevé à 25 kilogrammes, lors de la concession du chemin de fer de Paris à Orléans (Loi du 7 juillet 1838). Ramené aussitôt après à 15 kilogrammes, puis relevé à 20 kilogrammes dans le cahier des charges du chemin d'Avignon à Marseille (Loi du 24 juillet 1843), il a été fixé à 30 kilogrammes pour le chemin de Montpellier à Nimes (Loi du 7 juillet 1844).

Le poids de 30 kilogrammes est indépendant de celui des colis que les voyageurs peuvent porter à la main et garder avec eux, aux termes de l'article 65 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sans gêner ou incommoder leurs compagnons de route.

Les excédents sont soumis à une taxe dont le maximum est de 0 fr. 36 (0 fr. 20 de péage et 0 fr. 16 de transport) par tonne de 1 000 kilogrammes et par kilomètre. En exécution de l'article 42 du cahier des charges, les coupures de poids sont de 5 kg. jusqu'à 10 kg. et de 10 kg. au-dessus de cette limite. Quelle que soit la distance parcourue, le prix ne peut être inférieur à 0 fr. 40.

6. **Distance minimum d'application.** — Pour les voyageurs et pour les bagages, la perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, chaque kilomètre entamé comptant pour une unité et le minimum de la distance servant de base au calcul étant de six kilomètres.

7. **Frais accessoires.** — Le transport des bagages donne lieu, en outre, à des frais accessoires, qui sont fixés annuellement par le Ministre sur la proposition de la Compagnie, en conformité de l'article 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et de l'article 51 du cahier des charges.

8. **Impôts.** — Comme nous l'avons exposé, tome II, page 544, les prix de transport des voyageurs et des excédents de bagages sont frappés :

— aux termes des lois du 6 prairial an VII, du 25 mars 1817 et du 14 juillet 1855, d'un premier impôt d'un dixième, plus deux décimes en sus ;

— aux termes de la loi du 16 septembre 1871, d'une taxe additionnelle de 10 °/₀ calculée sur le prix total, y compris l'impôt antérieur ;

— soit au total, de 23, 2 °/₀ du principal.

Le Ministre des travaux publics a fait connaître aux Compagnies,

d'accord avec le Ministre des finances, par une circulaire du 14 août 1855, que l'impôt doit être perçu sur le prix total, y compris les frais accessoires (1).

Dans l'application de la taxe additionnelle édictée par la loi du 16 septembre 1871, il n'est pas tenu compte des prix ou fractions de prix pour lesquels elle serait inférieure à 5 centimes (Art. 12). A l'impôt dont nous venons de rappeler les bases s'ajoute le timbre de quittance de 10 centimes, en ce qui concerne les perceptions supérieures à 10 francs, pour le transport des voyageurs ou des excédents de bagages (Loi du 23 août 1871 et règlement d'administration publique du 27 novembre 1871). Les bulletins de bagages sont considérés comme des reçus de sommes et non comme des reçus d'objets ; ils ne donnent, par suite, ouverture au droit de 10 centimes que lorsque la Compagnie perçoit plus de 10 francs à titre d'excédent de bagages (Documents parlementaires à l'appui de la loi du 23 août 1871 ; rapport fait à l'Assemblée nationale au nom de la Commission du budget).

Il importe toutefois de noter :

1° Que les cahiers de billets délivrés à l'avance et par série échappent au droit de 10 centimes, lorsque le prix de chacun des billets considérés isolément n'excède pas dix francs (Tribunal civil de la Seine, 9 mai 1879, Crucy contre Administration de l'enregistrement) ;

2° Que l'Administration des finances a admis la même solution pour les cartes d'abonnement ne dépassant pas un chiffre déterminé.

(1) La Cour de cassation a appliqué strictement cette disposition, dans un arrêt du 31 mai 1876 (Cie d'Orléans contre Administration des contributions indirectes), et décidé que les 10 centimes payés lors de l'enregistrement des bagages devaient être considérés comme faisant partie intégrante du prix de la place. Mais, en statuant le 30 novembre 1875 sur la fixation des frais accessoires, le Ministre a décidé que le droit d'enregistrement de 0 fr. 10 comprendrait l'impôt.

§ 2. — TARIFS GÉNÉRAUX POUR LES VOYAGEURS

RÈGLES D'APPLICATION

1. **Tarifs des grandes Compagnies.** — Les tarifs généraux en vigueur sur les réseaux concédés aux grandes Compagnies sont le plus souvent conformes au tarif légal et ont par suite les bases suivantes, y compris l'impôt: 1re classe, 12c 32; 2e classe; 9c 24; 3e classe, 6c 776.

Les livrets homologués et reproduits au recueil Chaix indiquent ces chiffres comme les bases normales sur les réseaux du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée et comme des maxima pour les quatre autres réseaux de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi.

La Compagnie du Nord s'écarte toutefois, dans certains cas, des résultats auxquels conduirait l'application pure et simple des bases précédentes, en substituant aux distances réelles des distances conventionnelles plus courtes.

La Compagnie de l'Est y a dérogé pour quelques relations favorisées, notamment dans la banlieue de Paris et de Nancy et en ce qui concerne la destination de Reims et les lignes des Ardennes. Elle a fait de ces dérogations l'objet d'un tarif spécial.

La Compagnie de l'Ouest a des distances d'application et des prix fermes.

La Compagnie d'Orléans a un barême complet et très détaillé, qui, pour un assez grand nombre de relations, porte des prix un peu réduits : parmi ces réductions, il en est qui ont été motivées par des raisons de concurrence.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée n'a qu'un nombre extrêmement restreint d'exceptions contenues dans un tarif spécial.

La Compagnie du Midi est dans une situation analogue à celle de la Compagnie d'Orléans, mais avec des exceptions bien moins nombreuses.

Nous le répétons, on peut, à un point de vue d'ensemble, considérer les six grandes Compagnies comme percevant le plein du tarif légal et comme appliquant des taxes proportionnelles à la distance.

Sur le chemin de Ceinture de Paris, rive droite et rive gauche, il n'y a que deux classes. Les prix sont très réduits; ils ne dépassent pas, pour la 1re classe, le maximum légal de 6c 16, impôts compris, et descendent jusqu'à 2c 83 pour la 1re classe et 1c 83 pour le 2e classe.

Sur la ligne de Vincennes, il n'y a également que deux classes, taxées au prix de la 1re et de la 3e du tarif.

Pour tous les réseaux, la réduction stipulée au profit des enfants de 3 à 7 ans porte, non sur le tarif légal, mais sur le tarif effectivement perçu (Circulaire du Ministre des travaux publics du 9 mai 1865).

2. **Tarifs des chemins de fer de l'État.** — L'Administration des chemins de fer de l'État s'est écartée du principe de la proportionnalité entre les taxes et les distances et a mis en vigueur, conformément à une décision ministérielle du 31 mars 1880, des tarifs à base décroissante du système belge. Les bases de ces tarifs ne sont pas indiquées dans le recueil Chaix. En les calculant d'après les barèmes contenus dans ce recueil, il est facile de constater que la loi de variation n'est pas absolument régulière. Nous nous bornons donc aux renseignements suivants.

Jusqu'à 50 kilomètres, les bases sont celles du tarif légal, pour chacune des trois classes ; au delà de 50 kilomètres, elles s'abaissent progressivement jusqu'à 400 kilomètres, distance à partir de laquelle la taxe applicable à chaque kilomètre en sus est fixée à 10c 25 pour la 1re classe, 7c 70 pour la 2e classe et 5c 65 pour la 3e classe, y compris l'impôt de 23, 2 °/o du principal, ou 8c 3, 6c 25 et 4c 6, non compris l'impôt.

La taxe perçue pour chaque kilomètre au delà de 400 kilomètres est généralement égale à la base moyenne pour les transports à 400 kilomètres.

Il en résulte les abaissements suivants sur les taxes correspondant au tarif légal (1) :

LONGUEUR du PARCOURS	1re CLASSE			2e CLASSE			3e CLASSE		
	TARIF légal	TARIF appliqué	DIFFÉRENCE	TARIF légal	TARIF appliqué	DIFFÉRENCE	TARIF légal	TARIF appliqué	DIFFÉRENCE
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
100	12,30	11,85	0,45	9,20	9,00	0,20	6,75	6,60	0,15
150	18,45	17,40	1,05	13,85	13,20	0,65	10,15	9,65	0,50
200	24,60	22,65	1,95	18,45	17,15	1,30	13,50	12,50	1,00
250	30,80	27,65	3,15	23,10	20,90	2,20	16,90	15,25	1,65
300	36,95	32,30	4,65	27,70	24,40	3,30	20,35	17,80	2,55
350	43,10	36,75	6,35	32,30	27,70	4,60	23,70	20,20	3,50
400	49,25	40,90	8,35	36,95	30,80	6,15	27,10	22,40	4,70
450	55,40	46,00	9,40	41,55	34,65	6,90	30,45	25,20	5,25
500	61,60	51,15	10,45	46,20	38,50	7,70	33,85	28,05	5,80
550	67,75	56,25	11,50	50,80	42,35	8,45	37,25	30,85	6,40
600	73,90	61,35	12,55	55,45	46,20	9,25	40,65	33,65	7,00
650	80,10	66,45	13,65	60,05	50,05	10,00	44,05	36,45	7,60
700	86,25	71,60	14,65	64,70	53,90	10,80	47,45	39,25	8,20
750	92,40	76,70	15,70	69,30	57,75	11,55	50,80	42,05	8,75
800	98,55	81,80	16,75	73,90	61,60	12,30	54,20	44,85	9,35

(1) Les chiffres de ce tableau ne comprennent pas le droit de 0 fr. 10. pour les billets de plus de 10 francs.

L'Administration des chemins de fer de l'État a, en outre, quelques prix fermes faisant l'objet d'un tarif spécial. Elle a dû aussi conserver provisoirement, sur certaines lignes cédées en 1883 par la Compagnie d'Orléans, les tarifs antérieurement appliqués par cette Compagnie.

3. Observations sur le choix entre les tarifs proportionnels à la distance et les tarifs à base décroissante. — Le système des tarifs à base décroissante a été préconisé et finalement admis dans la réforme générale qui vient de s'accomplir, pour la tarification des marchandises transportées en petite vitesse sur les réseaux de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord et d'Orléans, et qui se poursuit sur les autres réseaux.

Mais, en ce qui concerne les voyageurs, les Compagnies se sont toujours refusées à appliquer le principe de la décroissance et à suivre l'exemple du réseau de l'État. Leur résistance est-elle motivée?

Nous avons eu déjà l'occasion de faire connaître les motifs qui militent en faveur de l'abaissement progressif de la base pour les transports de marchandises en petite vitesse. La raison principale de cet abaissement résulte du caractère de certains éléments du prix de revient, qui demeurent constants ou à peu près constants, quelle que soit la longueur du parcours, et qui, par suite, grèvent d'autant moins chaque kilomètre parcouru que la distance est plus considérable.

Des motifs analogues peuvent être invoqués pour les voyageurs. Les frais de distribution, de contrôle et de retrait des billets ; ceux d'entretien, de chauffage et d'éclairage des salles d'attente ; ceux de surveillance au départ et à l'arrivée; ceux de pesage, d'enregistrement, de manutention et de délivrance des bagages, et d'autres encore, sont indépendants de la distance. Toutefois, l'on doit reconnaître que les éléments constants du prix de revient ont une importance relativement moindre et qu'en tout état de cause la décroissance serait nécessairement restreinte dans d'étroites limites.

D'un autre côté, il importe de ne pas perdre de vue que, malgré l'élévation des taxes, le transport des voyageurs laisse les Compagnies en perte. En effet, le prix moyen de revient pour chaque voyageur kilométrique est à peu près le même que pour une tonne kilométrique en petite vitesse. La perception correspondante est, au contraire, sensiblement inférieure : elle n'a atteint que 4 c. 72 en 1884, tandis que la recette par tonne et par kilomètre était de 5 c. 90 sur l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général.

L'égalité de prix de revient s'explique par la faible proportion des places occupées dans les compartiments (à peine 1/5, si l'on ramène tous les parcours à la distance entière), par la modicité du parcours moyen

(32 km., 5 en 1884), par le poids mort considérable que les machines ont à remorquer (5 fois 1/2 au moins le poids du voyageur et de ses bagages estimé à 100 kilogrammes, tandis que le rapport est de 1 1/2 seulement pour les marchandises), par la multiplicité des trains sur les lignes d'importance secondaire.

L'infériorité de la recette provient du grand nombre de voyageurs qui jouissent d'immunités et de réductions de tarifs. Nous en donnerons plus loin la nomenclature : il suffira de dire, en ce moment, que, sur les quatre réseaux du Nord, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, pour lesquels la statistique a été fournie à l'Administration centrale des travaux publics et résumée dans les documents relatifs à l'année 1884, le rapport entre le nombre des voyageurs à prix réduit et le nombre des voyageurs à prix complet est, pour la distance entière, de 0,90. Ainsi pour 100 voyageurs, payant le plein du tarif, il y en a 90 bénéficiant de diminutions.

On comprend donc la résistance des Compagnies à entrer dans la voie des tarifs à base décroissante. Liées par les maxima des cahiers des charges, elles ne pourraient augmenter la base initiale et devraient subir une réduction de la taxe kilométrique moyenne. Est-ce à dire qu'elles ne trouveraient pas certaines compensations, qu'elles n'imprimeraient pas une activité plus grande à la circulation, qu'elles n'augmenteraient pas la longueur moyenne des parcours, qu'elles n'obtiendraient pas une meilleure utilisation de leur matériel sans accroître sensiblement leurs dépenses d'exploitation ? Elles ne l'ont jamais contesté ; mais elles ont reculé devant une mesure dont les résultats leur semblaient aléatoires et qu'elles jugeaient susceptible de compromettre leur situation financière. Nous nous bornons, pour le moment, à enregistrer leur appréciation, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir dans un paragraphe spécialement consacré aux abaissements des tarifs de voyageurs.

La question a d'ailleurs été examinée et discutée par le Conseil supérieur des voies de communication, au cours de l'une de ses séances de 1878. Cédant aux considérations que nous avons précédemment indiquées, et, en outre, impressionné défavorablement par l'expérience peu heureuse tentée en Belgique de 1865 à 1871 (1), le Conseil a émis l'avis : « qu'il n'y « avait pas lieu, en cas de revision des contrats actuels ou de rédaction de « nouveaux contrats, de modifier les tarifs dans le sens d'une obligation « à imposer en principe aux Compagnies pour l'établissement sur leurs

(1) Voir, infra, les chapitres spéciaux consacrés à l'abaissement des taxes et aux tarifs étrangers pour les voyageurs et les bagages.

« lignes de tarifs différentiels applicables aux voyageurs en raison de l'aug-
« mentation des distances. »

Dans son rapport du 7 mai 1880 à la Chambre des députés, M. Richard Waddington a cru devoir, au nom de la Commission du troisième réseau, recommander l'application modérée du système belge aux taxes perçues pour le transport des voyageurs, notamment de ceux de la 3e classe. Cette recommandation ne pouvait aboutir à un vote de la Chambre. Elle est restée sans effet (1).

4. **Observations sur les impôts.** — Les impôts successivement institués sur les transports en grande vitesse s'élèvent aux $\frac{232}{1000}$ de la taxe perçue au profit des Compagnies. C'est là un chiffre exorbitant. La suppression de l'impôt additionnel de 10 °/₀, voté en 1871, a été réclamée à diverses reprises avec une très vive insistance. Les Pouvoirs publics n'ont pu jusqu'ici donner satisfaction aux vœux de l'opinion publique, par suite des charges écrasantes que la fatale guerre de 1870-1871 a fait peser sur le pays, ainsi que de la crise industrielle et commerciale qui sévit depuis plusieurs années et qui a si profondément affecté les ressources du Trésor. Mais il n'y a là qu'un ajournement. Dès que l'équilibre du budget sera mieux assuré, le Gouvernement et les Chambres feront un acte de bonne politique financière et économique, en dégrevant le transport des voyageurs et en affranchissant le plus puissant instrument de l'activité et de la production nationale de la dîme qui le paralyse.

En prévision de cette éventualité, M. Varroy avait obtenu, dans son projet de convention de 1882 avec la Compagnie d'Orléans, l'engagement de cette Compagnie « de faire sur la part des recettes qui lui était attribuée « un sacrifice égal à celui que consentirait l'État ». Une réduction moyenne de 7 °/₀ sur les prix du cahier des charges devait, en outre, être immédiatement réalisée avant toute diminution de l'impôt.

La réduction dont les voyageurs étaient ainsi appelés à bénéficier se chiffrait dès lors comme il suit :

— taxe actuelle pour une perception de 1 franc au profit de la Compagnie	1 fr.	232
— taxe après réduction de 7 °/₀	1	146
— taxe après suppression de l'impôt de 1871	0	909
Diminution	0	323

soit 26 °/₀.

(1) Il est intéressant de remarquer que l'abaissement progressif de la base est réalisé sur certaines lignes anglaises.

Il entrait d'ailleurs dans l'intention commune des parties contractantes de faire porter surtout l'abaissement sur les tarifs des classes inférieures et de réduire par suite de 35 °/₀ environ, c'est-à-dire de plus du tiers, le prix des voyages en 3e classe. Malheureusement le projet présenté par M. Varroy a échoué devant la Chambre des députés.

Lorsqu'elles ont traité avec l'État en 1883, les Compagnies, sans prendre des engagements si favorables, ont néanmoins consenti à l'insertion de la clause suivante dans leurs contrats : « Dans le cas où l'État supprimerait « la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande « vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes « applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 °/₀ pour la seconde classe « et de 20 °/₀ pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équiva- « lente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat « dans une période de moins de 5 ans après cette réduction, on ajoutera « au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, « en prenant pour base les recettes nettes des voyageurs de l'année qui « aura précédé la réforme. Si l'État fait ultérieurement de nouvelles ré- « ductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une « réduction équivalente sur les taxes de voyageurs ; elle ne sera toutefois « tenue à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, sur le réseau « actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première « réduction. La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions « si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les « rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie. »

D'après cette stipulation, la perception serait ramenée, en cas de suppression de l'impôt de guerre :

— pour la 2e classe, de 1,232 à 1,008, ce qui correspondrait à une diminution de 18 °/₀ ;

— pour la 3e classe, de 1,232 à 0,896, ce qui correspondrait à une diminution de 27 °/₀.

5. Observations sur l'égalité des prix pour les trains à grande vitesse et pour les trains omnibus. — Il n'est fait aucune distinction ni dans le tarif légal, ni dans les tarifs d'application, entre les prix de transport par les trains à grande vitesse et les prix par les trains omnibus.

On a souvent critiqué ce régime. On a fait valoir que le service rendu par un transport rapide était supérieur au service rendu par un transport à faible vitesse ; que le voyageur, conduit plus promptement à sa destination, bénéficiait de certaines économies sur les dépenses accessoires de

son voyage et surtout était enlevé moins longtemps à ses affaires, et que, dès lors, il serait absolument légitime de frapper d'une surtaxe les billets délivrés pour les trains à grande vitesse. On a invoqué aussi l'exemple de plusieurs pays étrangers : la Belgique, la Prusse, l'Italie, l'Angleterre, etc...

En effet, aux termes de l'arrêté ministériel du 18 septembre 1871, les prix sont majorés de 25 °/₀ pour les trains express, en Belgique.

D'après des chiffres extraits des documents parlementaires de la Chambre des députés prussienne (session de 1882), la majoration, pour les trains rapides, courriers ou express, varie de 0 à 26 °/₀, suivant les lignes, les distances et les classes.

En Italie, les nouveaux tarifs comportent : 1° une majoration de 10 °/₀ sur les billets des trois classes, pour les trains directs; 2° une majoration de 20 °/₀ sur les billets de 1re classe pour les trains très directs.

L'extrême diversité des taxes en Angleterre ne permet pas d'établir des lois bien précises; cependant l'examen des livrets montre que les chemins aboutissant à Londres perçoivent des taxes plus élevées pour les express.

Ainsi, le principe que la vitesse doit se payer a reçu de larges applications au delà de nos frontières. En France, il n'a pas prévalu. Les raisons principales qui se sont opposées à son adoption sont les suivantes :

1° Les voyageurs qui utilisent les trains rapides sont, en général, des voyageurs à long parcours. Ils ont déjà à subir des taxes fort élevées et accepteraient difficilement une augmentation.

2° La rapidité est nécessaire, non seulement aux personnes appartenant à la classe la plus riche, mais encore et surtout aux gens d'affaires, qui ne pourraient être soumis à une surtaxe sans danger pour le développement des relations commerciales.

3° Pour établir une différence entre les prix des trains rapides et ceux des autres trains, on ne pourrait se borner à abaisser ces derniers prix; il faudrait, sous peine d'avilir les recettes, relever en même temps les premiers. Ce relèvement serait impopulaire. Les cahiers des charges actuels s'y opposent d'ailleurs, puisqu'actuellement les Compagnies perçoivent le plein du tarif légal.

4° Les voyageurs des trains rapides ne constituant qu'une faible minorité, l'abaissement des prix pour les autres voyageurs serait insignifiant. Le public n'en saurait aucun gré, ni à l'Administration, ni aux Compagnies; il n'y aurait ainsi aucune compensation aux plaintes que provoquerait le relèvement pour les trains de vitesse.

5° Les trains rapides étant, sinon tous, du moins presque tous, composés exclusivement de voitures de 1re classe, les voyageurs qui veulent

les utiliser sont obligés de prendre des billets de cette classe, alors que souvent, par leur situation sociale ou leurs habitudes, ils seraient disposés à voyager dans des voitures d'une classe inférieure. Ils acquittent déjà de ce chef une taxe supplémentaire.

Nous donnons ces raisons pour ce qu'elles valent. Peut-être eût-il été préférable, à l'origine, de rédiger sur d'autres bases les cahiers des charges et d'admettre la règle rationnelle adoptée par divers pays étrangers. Une réforme présenterait aujourd'hui de sérieuses difficultés pratiques. M. Varroy avait cependant tenté de la réaliser dans son projet de convention de 1882; il avait excepté les trains express et poste de la disposition aux termes de laquelle la Compagnie s'engageait à abaisser immédiatement de 7 °/₀ en moyenne les prix du cahier des charges; il devait ainsi arriver à établir, sans aucun relèvement, la différence entre les trains de vitesse et les autres; mais son projet a échoué, nous l'avons déjà dit, devant la Chambre des députés.

6. **Observations sur le nombre des classes.** — Les Compagnies françaises ont toutes trois classes de voyageurs. Les habitudes de bien-être répandues même parmi les classes les plus déshéritées n'ont pas permis de créer une quatrième classe.

Il n'en a pas été de même en Allemagne, où les voyageurs pauvres disposent, du moins sur une partie du réseau, de voitures de 4e classe généralement taxées à raison de 2c 5 environ par kilomètre. Ces voitures sont peu confortables; elles sont couvertes, mais dépourvues de sièges.

La Russie a également quatre classes de voyageurs.

En Angleterre, des voitures de 4e classe ont été mises aussi en service; mais les Compagnies ne les ont employées qu'exceptionnellement et pour de courts trajets, par exemple sur le London and North Western, pour amener, les jours de marché, les populations de l'île d'Anglesea à Bangor et Holyhead, sur la section de Glasgow à Greenock du chemin de fer Caledonian. La création des trains à bon marché, au sujet desquels nous donnerons plus loin quelques indications, a permis de pourvoir à tous les besoins.

7. **Conditions générales d'application.** — Le Ministre des travaux publics a envoyé, le 11 septembre 1861, un modèle de tarifs généraux pour les transports à grande et à petite vitesse.

En ce qui concerne les voyageurs, les articles 1, 2 et 3 de ce modèle rappellent les prix du tarif légal et les réductions au profit des militaires marins et des enfants. Les articles suivants sont ainsi conçus :

Art. 4. — « Le transport des voyageurs est effectué moyennant le « paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la « délivrance d'un billet.

Art. 5. — « La distribution des billets commence, au plus tard, dans « les grandes stations, 30 minutes, et dans les autres stations, 15 minutes « avant l'heure réglementaire du départ du train.

« Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes stations, pour les voyageurs « avec bagages, 15 minutes, et, pour les voyageurs sans bagages, 5 minu- « tes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres sta- « tions, la distribution cesse, soit pour les voyageurs avec bagages, soit « pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure ci-dessus « indiquée. Toutefois, lorsque le train sera en retard, il pourra être délivré, « dans ces dernières stations, des billets aux voyageurs, avec ou sans « bagages, qui se présenteront 5 minutes avant l'heure annoncée pour le « passage du train.

Art. 6. — « Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute « réquisition des agents de la Compagnie.

« Tout voyageur, qui ne peut présenter son billet à l'arrivée, doit solder, « avant de sortir de la station, le prix de la place qu'il a occupée ; le prix « à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur « était placé et du plus long parcours du train depuis la dernière station « où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse « justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce « point.

Art. 7. — « Toutes les stations du réseau de..... devront, lorsque « la nécessité en sera reconnue par l'Administration supérieure, corres- « pondre directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets « aux voyageurs.

« Cette condition est appliquée dès à présent, aux stations de..... »

Si l'on se reporte aux tarifs homologués, on constate que, dans leur ensemble, les conditions d'application des tarifs homologués sont conformes au type, sauf l'addition à l'article 4, pour le réseau du Nord, d'une clause aux termes de laquelle « les billets ne sont valables que pour la date et le « train qui y sont indiqués ».

Sur les réseaux de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, toutes les stations correspondent entre elles par la délivrance de billets directs. Il en est de même sur le réseau du Nord, les haltes exceptées. Le tarif de l'Ouest se borne à indiquer que cette mesure sera appliquée, quand la nécessité en sera reconnue par l'Administration supérieure. Quant à l'Administration des chemins de fer de l'État, elle a, pendant un certain

temps, divisé ses lignes en deux groupes, Nord et Sud, sur chacun desquels des relations directes étaient établies pour toutes les stations.

Le nombre des grandes stations, au point de vue de l'application de l'article 5, est de 18 sur le Nord, 34 sur l'Est, 39 sur l'Ouest, 36 sur l'Orléans, 127 sur le Paris-Lyon-Méditerranée, 93 sur le Midi et 35 sur l'État.

Dans la pratique, des tempéraments sont souvent apportés aux prescriptions concernant les heures d'ouverture et de fermeture des guichets.

8. **Indication du prix de la place sur les billets** — Dans plusieurs pays étrangers, notamment en Allemagne et en Suisse, les billets portent l'indication du prix de la place.

En 1875, lors de la discussion par l'Assemblée nationale du projet de loi relatif au chemin de fer d'Angoulême à Marmande, M. Varroy a soutenu et fait adopter un amendement imposant cette mesure à la Compagnie. Chargé plus tard du portefeuille des travaux publics, M. Varroy a inscrit une disposition semblable dans son projet de convention avec la Compagnie d'Orléans. Néanmoins les grandes Compagnies n'ont pas toutes cru jusqu'ici devoir prendre une mesure dans ce sens, par suite des difficultés matérielles auxquelles elle donnerait lieu. Le nombre des relations de gare à gare est en effet tellement considérable que, pour la plupart d'entre elles, les agents chargés de la distribution des billets ne disposent que de tickets où le nom de la gare de destination est laissé en blanc. Ces agents ont déjà ainsi à faire une inscription manuscrite ; il a paru inutile d'y ajouter une seconde inscription, qui se fût traduite par une perte de temps. Quelqu'utile que puisse être la mesure proposée par M. Varroy, elle n'est cependant pas indispensable, eu égard à l'honnêteté des employés.

9. **Paiement du prix des billets.** — Au point de vue purement juridique, les voyageurs sont tenus de présenter le montant du prix de la place, sans pouvoir obliger le receveur à rendre la monnaie. La question a été jugée par la Cour de cassation, le 6 janvier 1872 (Cie de Paris-Lyon-Méditerranée), à l'occasion de poursuites exercées contre un agent qui avait refusé, en paiement de deux places de 2e classe, un billet de la Banque de France d'une valeur de 20 francs, alors que ces billets avaient un cours forcé. Devant le tribunal de simple police, le ministère public avait requis l'application de l'article 475, n° 11, du Code pénal, punissant d'amende « ceux qui auraient refusé de recevoir des espèces et monnaies « nationales, non fausses, ni altérées, selon la valeur pour laquelles elles ont cours ». La Cour de cassation, comme le tribunal, s'est refusée à con-

sidérer cette disposition comme légalement applicable au refus de change. Elle n'a fait d'ailleurs qu'appliquer le principe posé dans l'article 7 de la loi du 22 avril 1790, aux termes duquel « c'est le débiteur qui est tou- « jours obligé de faire l'appoint et, par conséquent, de se procurer le nu- « méraire d'argent ». A la vérité, M. le conseiller Morin, rapporteur de l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt de la Cour de cassation du 6 janvier 1872, a considéré la disposition de cet article comme corrélative de celle de l'article 3, dont le but était de favoriser les assignats, et a émis l'avis qu'il était difficile de l'invoquer. Mais il n'en a pas moins conclu au maintien du jugement de relaxe.

En fait, les Compagnies ont toutes pris des mesures pour l'acceptation des billets de banque dans des conditions déterminées. Voici, d'après une circulaire ministérielle du 24 février 1872, le résumé de ces mesures.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	CONDITIONS D'ACCEPTATION
Nord	Acceptation, pourvu que la somme à rendre en numéraire ne dépasse pas 5 francs.
Est	Acceptation, pourvu que la somme à rendre en numéraire ne dépasse pas 5 francs ou que cette somme, quelle qu'elle soit, puisse être soldée en billets.
Ouest	Comme pour le réseau du Nord.
Orléans	Acceptation, pourvu que la somme à rendre ne dépasse pas la moitié de la valeur du billet.
P.-L.-M.	Acceptation : 1° des billets de 25, 50 et 100 francs, pourvu que l'appoint à rendre n'excède pas 10 francs ;
	2° des billets de 200 à 500 francs, pourvu que l'appoint à rendre n'excède pas 20 fr.;
	3° des billets de 1000 francs pourvu que l'appoint à rendre n'excède pas 50 fr.
	Acceptation, dans tous les cas, des billets de 200 fr. et plus, pourvu que l'appoint à rendre puisse se composer : 1° de billets de 100 fr. ou au-dessus ; 2° d'une somme en numéraire inférieure aux limites ci-dessus indiquées.
Midi	Comme pour le réseau de l'Est.
Ceinture	Aucune restriction.

Les Compagnies avaient, en outre, arrêté, pour les bons de monnaie du Comptoir d'Escompte et de la Société générale, des dispositions que le lecteur trouvera relatées dans la note jointe à la circulaire ministérielle du 24 février 1872.

10. Suppléments de taxe en cas de changement de classe. — Quand, pour une raison ou pour une autre, un voyageur veut passer dans une classe supérieure à celle qui est indiquée sur son billet, il doit en prévenir les agents de la gare ou du train et acquitter un supplément de taxe correspondant à la différence entre le prix de ce billet et celui qu'il aurait eu à acquitter pour occuper la classe supérieure.

11. Majoration appliquée avant 1883 sur certaines lignes, les dimanches et jours fériés. — Avant les conventions de 1883, les taxes perçues les dimanches et jours fériés sur les lignes de la banlieue de Paris, concédées à la Compagnie de l'Ouest, ainsi que sur le chemin de fer de Ceinture, étaient supérieures aux taxes des jours ouvrables.

Depuis de longues années, cette majoration avait provoqué les réclamations les plus pressantes (Discussion de la loi du 10 juillet 1865 devant le Corps législatif : chemin de fer de ceinture de Paris, rive gauche ; observations de MM. Garnier-Pagès et Pelletan. — Discussion de la loi du 4 juillet 1868 devant le Corps législatif : chemin de fer de l'Ouest ; observations de M. Garnier-Pagès. — Deuxième délibération de l'Assemblée nationale sur la loi du 3 juillet 1875 : chemin de fer de P.-L.-M. ; amendement de M. de Tillancourt. — Question posée au Ministre des travaux publics, le 25 juillet 1876, par M. Martin-Nadaud, député). Pour en demander la suppression, on invoquait les raisons de moralité et d'hygiène, qui devaient conduire l'Administration et les Compagnies à faciliter les excursions des employés et des ouvriers dans la banlieue de Paris. Dans un sens opposé, on faisait valoir que, si les Compagnies avaient abaissé les taxes des jours ouvrables, c'était afin de permettre aux ouvriers d'habiter en dehors de Paris ; qu'elles ne pouvaient renoncer à la majoration des dimanches et jours fériés, sans obtenir en compensation un certain relèvement sur les tarifs ordinaires ; et que ce relèvement serait contraire aux intérêts des classes peu fortunées. On ajoutait que la grande affluence des voyageurs, aux jours fériés, imposait aux Compagnies de lourdes charges en personnel et matériel et de graves responsabilités. Enfin, on faisait observer que les trains revenaient presque tous à vide, dans la direction de Paris pendant la matinée et dans la direction de la banlieue le soir, et que cette inégalité de répartition du mouvement des voyageurs se traduisait par des dépenses d'exploitation qui justifiaient l'augmentation des taxes.

Ces raisons n'étaient pas sans valeur ; cependant elles devaient céder devant le courant de l'opinion publique.

Dans son projet de convention de 1882, M. Varroy eut soin de stipuler

l'égalité des prix. Cette stipulation fut reproduite dans la convention de 1883 avec la Compagnie de l'Ouest. M. Raynal, ministre des travaux publics, affirma, d'ailleurs, au cours de la discussion devant la Chambre des députés, qu'elle s'appliquerait à l'ensemble du chemin de fer de Ceinture.

La majoration des dimanches et jours fériés a en conséquence disparu. Ce n'est plus aujourd'hui qu'un fait appartenant à l'histoire du passé.

---

§ 3. — TARIFS SPÉCIAUX POUR LES VOYAGEURS

RÈGLES D'APPLICATION

1. **Billets simples.** — La plupart des Compagnies ont, à côté de leurs tarifs généraux proprement dits, certains tarifs de billets simples qu'elles ont rangés parmi les tarifs spéciaux.

Quelques-uns de ces tarifs ne sont soumis à aucune condition particulière et constituent un véritable complément du tarif général.

Il en est d'autres, au contraire, qui sont assujettis à des conditions additionnelles à celles du cahier des charges et dont la qualification est par suite justifiée. Nous citerons les suivants :

a. *Ouest.* — Restriction aux jours de foire et de marché, pour certaines relations. Interdiction aux voyageurs d'emmener des chiens enregistrés et d'emporter des bagages autres que les menus objets susceptibles de trouver place dans les voitures.

b. *Paris-Lyon-Méditerranée.* — Faculté de passer par plusieurs itinéraires. Application aux prix fermes de la clause des stations non dénommées, sur laquelle nous reviendrons avec plus de détails par la suite. (Les voyageurs de ou pour une gare non dénommée comprise entre les deux gares dénommées sont taxés aux prix du tarif spécial, si ces prix sont plus avantageux que ceux du tarif général; ne sont considérées comme gares intermédiaires que celles qui sont situées sur l'itinéraire le plus direct.)

c. *Midi.* — Application de la clause des stations non dénommées. Faculté de soudure avec d'autres tarifs. Clause portant expressément que, si les voyageurs n'utilisent pas leurs billets pour le train en vue duquel il a été délivré, ils seront astreints à payer un supplément jusqu'à concurrence du tarif général.

d. *État.* — Application de la clause des stations non dénommées. Pour les parcours dépassant les gares dénommées, soudure avec les prix fermes complets ou divisés.

2. **Billets d'aller et retour.** — *a.* Considérations générales. — Depuis longtemps, les Compagnies délivrent des billets d'aller et retour à prix réduit, pour certaines relations. Le public n'a cessé de demander l'extension de ces billets. On trouve notamment l'expression de ce vœu formulée par M. Cézanne dans son rapport de 1875 à l'Assemblée nationale sur le projet de convention avec la Compagnie de Paris-Lyon-Médi-

terranée ; on en voit aussi la trace dans l'enquête ouverte en 1877 par la Commission centrale des chemins de fer, sur les modifications à apporter aux tarifs en vigueur.

L'Administration des chemins de fer de l'État s'est mise à la tête du mouvement, en délivrant des billets d'aller et retour, avec 40 °/₀ de réduction, pour les relations entre deux gares quelconques de son réseau.

Le projet de convention de 1882 avec la Compagnie d'Orléans imposait à cette Compagnie l'obligation de présenter « dans un délai de trois « mois, un tarif pour la délivrance de billets d'aller et retour avec réduction « moyenne de 25 °/₀ sur les prix effectifs des billets simples, pour la cir- « culation des voyageurs entre deux gares quelconques de son réseau ».

Dans les lettres jointes aux conventions de 1883, les Compagnies se sont généralement engagées à donner, dans une certaine mesure, satisfaction aux désirs de l'Administration.

b. État actuel. — En l'état, voici quelques indications sommaires sur les limites dans lesquelles les Compagnies délivrent des billets d'aller et retour et sur les réductions que comportent ces billets, en négligeant certaines relations exceptionnelles.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	RELATIONS DESSERVIES	RÉDUCTION		
		1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
Nord	De Paris à toutes les stations du réseau et réciproquement	25 %	25 %	15 %
	Entre certaines gares déterminées	25 à 30 %	25 %	15 à 25 %
Est	Toutes relations, sauf certains parcours	25 % (1)	25 % (1)	25 % (1)
	Parcours exceptés de la règle générale	25 à 30 % (2)	25 à 30 % (2)	25 à 30 % (2)
Ouest	Entre certaines gares déterminées	20 à 40 % (2)	20 à 40 % (2)	20 à 40 % (2)
Orléans	De Paris à toutes les gares du réseau et réciproquement			
	De toute gare du réseau à toute gare située dans un rayon de 100 kilomètres	25 % (2)	25 % (2)	25 % (2)
	Relations diverses			
P.-L.-M	De ou pour Paris dans un rayon de 600 kilomètres			
	De ou pour Lyon et Marseille dans un rayon de 250 kilomètres	25 % (1)	25 % (1)	25 % (1)
	De ou pour 47 gares dans un rayon de 150 kilomètres			
	De ou pour 119 gares dans un rayon de 75 kilomètres			
	Entre certaines gares déterminées, notamment dans la banlieue de Lyon et de Marseille. Réductions variables	Pour mémoire.		
Midi	Entre certaines gares déterminées	25 à 35 % (2)	30 à 35 % (2)	30 à 35 % (2)
État	D'une station à une station quelconque (à l'exception des relations avec Paris)	40 % (2)	40 % (2)	40 % (2)
	De Paris à toutes les gares du réseau et réciproquement	25 % (2)	25 % (2)	25 % (2)

(1) Sur le tarif légal. | (2) Sur le tarif général.

Les faits qui se dégagent du tableau précédent sont les suivants :

1° La Compagnie de l'Est et l'Administration des chemins de fer de l'État délivrent seules des billets d'aller et retour d'une station quelconque à une station quelconque de leur réseau;

2° La proportion type que les Compagnies considèrent comme susceptible d'être admise pour la réduction sur le prix des billets simples est de 25 °/₀.

Seule, l'Administration des chemins de fer de l'État a adopté le chiffre très élevé de 40 °/₀.

c. Délais de validité. — Les délais de validité sont les suivants :

RÉSEAUX	RELATIONS	DÉLAIS DE VALIDITÉ	OBSERVATIONS
Nord.	Relations de Paris ou avec Paris.	1 jour jusqu'à 105 km. 2 jours de 106 à 205 km. 3 jours au delà de 205 km.	Dans les deux premières zones, les billets délivrés le samedi ou le dimanche sont valables jusqu'au lundi ; les billets délivrés la veille ou le jour des fêtes légales sont valables jusqu'au lendemain de ces fêtes. Dans les trois zones, quand un dimanche est suivi d'un jour de fête, les billets sont valables du samedi au mardi ; si le jour de fête précède le dimanche, ils le sont du vendredi au lundi. En tous cas, le coupon de retour n'est périmé que si le voyageur ne se présente pas au dernier train partant réglementairement avant minuit de la station de retour (*a*).
	Autres relations.	1 jour.	
Est	»	2 jours jusqu'à 200 km. 3 jours de 201 à 300 km. 4 jours de 301 à 400 km. 5 jours au delà de 400 km.	Addition d'un jour, pour les billets de première zone délivrés le samedi ou la veille des fêtes légales. Pour les deux premières zones, validité du samedi au mardi ou du vendredi au lundi, quand un dimanche est suivi ou précédé d'un jour de fête. (*a*) Comme pour le réseau du Nord.
Ouest	»	1 jour jusqu'à 75 km. inclus. 2 jours de 76 à 125 km. 3 jours de 126 à 250 km. 4 jours de 251 à 500 km. 5 jours au delà de 500 km.	Ces délais ne comprennent pas les dimanches et les jours de fête. Dans les deux premières zones, les billets délivrés le samedi ou la veille des fêtes légales sont valables jusqu'au surlendemain. (*a*) Comme pour le réseau du Nord.

RÉSEAUX	RELATIONS	DÉLAIS DE VALIDITÉ	OBSERVATIONS
Orléans	Relations de Paris ou avec Paris.	1 jour jusqu'à 100 km. 2 jours de 101 à 200 km. 3 jours de 201 à 300 km. 4 jours de 301 à 400 km. 5 jours de 401 à 500 km. 6 jours au delà de 500 km.	Les billets délivrés, soit les dimanches et jours fériés, soit la veille, sont toujours valables jusqu'au lundi ou au lendemain des jours fériés. Ceux qui sont délivrés le samedi gras sont valables jusqu'au mercredi des Cendres. Quand un dimanche est suivi d'un jour de fête, les billets pris le samedi ou le dimanche sont valables jusqu'au mardi ; quand le jour de fête précède le dimanche, les billets pris le vendredi ou le samedi sont valables jusqu'au lundi. (*a*) Comme pour le réseau du Nord.
	Relations d'une gare à une autre gare dans un rayon de 100 km.	1 jour.	Mêmes observations.
	Autres relations.	1 jour, exceptionnellement 3 jours.	Mêmes observations, pour presque toutes les relations.
Paris-Lyon-Méditerranée	»	2 jours jusqu'à 200 km. 3 jours de 201 à 300 km. 4 jours de 301 à 400 km. 5 jours au delà de 400 km.	Mêmes observations que pour le réseau de l'Est.
Midi	»	1 jour.	Exceptionnellement, validité des derniers trains du samedi aux premiers trains du lundi.
État	»	3 jours jusqu'à 100 km. 4 jours de 101 à 200 km., et ainsi de suite, en ajoutant 1 jour par 101 km. ou fraction de 100 km.	Si le délai expire un dimanche ou un jour de fête, il est prolongé de 24 heures. Si le délai expire un dimanche suivi d'un jour de fête ou un jour de fête suivi d'un dimanche, il est prolongé de 48 heures.

Les délais sont comptés de minuit à minuit.

Les coupons périmés n'ont plus aucune valeur : la plupart des Compagnies ont soin de le rappeler dans les conditions d'application des tarifs.

C'est ainsi, par exemple, que les tarifs de la Compagnie de l'Ouest contiennent une disposition ainsi conçue : « Tout voyageur porteur d'un billet « d'aller et retour périmé doit payer le prix d'une place entière, calculé « sur le prix du tarif ordinaire, sans déduction de la somme payée par lui « pour le billet d'aller et retour. »

Le voyageur qui tente d'utiliser un coupon périmé doit être réputé dépourvu de billet; il est tenu d'acquitter le prix d'un billet simple, sans préjudice des poursuites correctionnelles qui peuvent être dirigées contre lui pour contravention à l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (Voir tome III, page 683).

d. Caractère personnel des billets d'aller et retour. — Vente et achat de coupons de retour. — Les Administrations de chemins de fer, sauf celle du réseau d'État, rappellent toutes, dans les conditions d'application de leurs tarifs, que les billets d'aller et retour ont un caractère personnel à l'égard de celui qui utilise le coupon d'aller. On trouve en effet les clauses suivantes dans les tarifs du Nord, de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi : « Les deux coupons d'aller et retour « ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne ». La Compagnie de l'Ouest consacre implicitement le même principe, en interdisant la vente et l'achat des coupons de retour.

Rien n'est plus légitime. La réduction accordée sur le prix normal du billet constitue la contre-partie du bénéfice que le voyageur procure à la Compagnie en lui assurant un double voyage. Elle n'a sa raison d'être que lorsque les deux voyages sont effectués par la même personne. On comprend donc que les Compagnies exigent un engagement à cet égard et en fassent une des conditions d'application du tarif spécial. Admettre la faculté d'utilisation des deux coupons par deux personnes différentes, ce serait encourager le commerce de la vente des coupons de retour et établir une différence injustifiable de traitement entre les personnes qui paieraient le prix du billet ordinaire et les personnes plus habiles ou plus heureuses qui prendraient des billets d'aller et retour et vendraient le coupon de retour ou qui, au contraire, achèteraient un coupon de retour; les recettes pourraient de plus en être profondément affectées (1).

La difficulté pratique est d'assurer l'exécution de l'engagement contracté par le voyageur. Dans le but d'y pourvoir, les Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi stipulent qu'à

(1) Ces considérations ne perdent leur valeur que dans le cas très exceptionnel où le prix du billet d'aller et retour est le double de celui du billet simple.

l'aller les deux coupons devront être présentés ensemble au départ et à l'arrivée, faute de quoi le porteur aura à acquitter la différence entre le prix du billet simple et celui du demi-billet d'aller et retour : cette mesure n'a que peu d'efficacité; son seul effet est d'empêcher la vente en cours de route. Les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée interdisent explicitement la vente du coupon de retour ; celles de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée interdisent en outre l'achat, dans les conditions d'application des tarifs spéciaux : cette dernière stipulation est quelque peu anormale, puisqu'elle vise un tiers qui n'est point partie au contrat de transport.

Quelle est la sanction du caractère personnel des billets d'aller et retour ?

Au point de vue civil, les Compagnies peuvent incontestablement obtenir réparation du préjudice qui leur est causé par les infractions aux clauses des tarifs et poursuivre cette réparation contre les deux personnes qui ont utilisé l'une le coupon d'aller, l'autre le coupon de retour. Elles ont également une action contre les intermédiaires qui achèteraient les coupons de retour pour les revendre (Cour de Nîmes, 27 juillet 1882, Brun).

Au point de vue correctionnel, le voyageur qui utilise le coupon de retour d'un billet dont le coupon d'aller a servi à une autre personne doit être considéré comme dépourvu de billet et comme contrevenant à l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (Tribunal correctionnel d'Agen, 18 décembre 1878, et cour d'Agen, 13 février 1879 ; cour de Paris, 21 mai 1881).

Le fait matériel de la vente ou de l'achat du coupon de retour ne pourrait, à lui seul, servir de base à une poursuite devant les tribunaux de répression. Il est vrai que ces opérations sont interdites explicitement par les tarifs de certaines Compagnies et que la Cour de cassation a souvent considéré les infractions aux clauses des tarifs homologués comme tombant sous le coup de l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (Voir tome III, page 650 et suivantes) (1) ; mais nous avons dit les graves objections auxquelles donne lieu cette jurisprudence de la Cour suprême. Peut-être pourrait-on soutenir, à l'égard du voyageur qui vend son coupon de retour, qu'ayant enfreint l'une des conditions de délivrance du billet d'aller et retour, il doit être réputé avoir voyagé sans billet ; en tout cas, il ne saurait être poursuivi

(1) Par deux jugements récents, que M. Latné Fleury critique avec raison, le tribunal correctionnel de Pont-l'Évêque (10 novembre 1886, Louapre) et le tribunal correctionnel du Havre (27 novembre 1886, Huault et Carlier) ont fait application de l'article 21 de la loi de 1845.

comme complice ni comme co-auteur, en même temps que le voyageur qui utilise le coupon de retour, puisqu'il s'agit d'une contravention.

Les intermédiaires qui font le trafic des coupons de retour sont à peu près sûrs, en l'état actuel, d'échapper à toute condamnation. Par un jugement du 11 février 1881 (Delmer), le tribunal correctionnel de la Seine avait condamné un intermédiaire pour délit d'escroquerie, prévu et puni par l'article 405 du Code pénal ; la cour d'appel a annulé ce jugement, en se fondant sur ce que les manœuvres frauduleuses nécessaires pour l'application de l'article 405 du Code pénal n'étaient pas suffisamment justifiées. Un arrêt de relaxe a été également rendu le 27 juillet 1882 par la cour de Nîmes (Brun), dans une affaire où le prévenu avait été condamné à tort, pour contravention à l'article 63 de l'ordonnance de 1846. Néanmoins, le tribunal correctionnel du Havre vient encore de faire application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, par un jugement du 27 novembre 1886 (Huault et Carlier), en se fondant sur la violation d'une clause du tarif interdisant la vente et l'achat des coupons de retour ; comme M. Lamé Fleury, nous croyons cette décision mal fondée en droit. A diverses reprises, les tribunaux ont tourné la difficulté, en punissant les intermédiaires pour vente illicite dans l'intérieur des gares (Tribunal correctionnel de Bordeaux, 17 août 1868, Marvit ; tribunal correctionnel de Melun, 7 mai 1878, Robert). (1)

e. Trains pour lesquels les billets d'aller et retour sont valables. — Aux termes des conditions d'application des tarifs spéciaux sur les réseaux du Nord, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'État, les billets d'aller et retour ne sont valables à l'aller que pour les trains en vue desquels il ont été délivrés.

Les tarifs du Nord, de l'Est et d'Orléans disposent, d'ailleurs, que les billets sont valables dans tous les trains qui comprennent des voitures de la classe correspondante et pour lesquels il est délivré des places à la destination indiquée sur le coupon. Le tarif de l'État comprend une stipulation semblable pour le retour.

Quant aux tarifs du Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, ils exceptent les express, certains trains omnibus qui ne prennent pas dans une partie de leur parcours les voyageurs de 2e et de 3e classe, et même certains autres

(1) En Angleterre, la personne qui cède ou qui essaie de céder un coupon de retour est passible d'une amende de 40 shillings. La personne qui achète ce coupon, qui l'utilise ou qui tente de l'utiliser est passible de la même amende, sans préjudice du paiement complet d'un billet s'il effectue le voyage.

En Italie, la vente des coupons de retour est interdite : celui qui les achète et celui qui les vend sont passibles d'une amende de 100 francs.

trains désignés dans le tableau de marche ; toutefois, les voyageurs de 1re classe sont transportés par tous les trains omnibus.

Le tribunal de commerce de la Seine a, par un jugement du 21 janvier 1869 (Merlin contre Cie de P.-L.-M.), débouté un voyageur, qui avait dû payer un supplément pour voyage dans un train express avec un coupon de retour et qui réclamait le remboursement de cette surtaxe.

f. Descente en deçà de la station de destination, a l'aller ou au retour. — Les six grandes Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État reconnaissent aux voyageurs la faculté :

1° de descendre à l'aller, avant d'avoir atteint la destination indiquée sur leur billet, et de revenir à leur point de départ, sans payer aucun supplément de taxe ;

2° de descendre de même, au retour, avant d'avoir atteint la station où leur billet a été délivré.

g. Descente, a l'aller, au delà de la station de destination. — Sur les réseaux du Nord, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, quand un voyageur dépasse, à l'aller, le lieu de destination indiqué sur son billet, les deux coupons lui sont retirés ; il paie la différence entre le prix du billet simple du point de départ à la destination nouvelle et le prix qu'il a acquitté pour son billet d'aller et retour ; si ce dernier prix est supérieur au premier, la différence lui est remboursée.

Sur les réseaux de l'Est et de l'État, le voyageur doit faire une déclaration à l'agent chargé du contrôle, avant d'avoir dépassé sa destination primitive ; il acquitte un supplément égal à la moitié de la différence entre le prix d'un billet d'aller et retour du point de départ au point nouveau de destination et le prix déjà payé à la Compagnie.

Sur le réseau de l'Ouest, le voyageur acquitte la différence entre le prix du billet simple et le prix de son coupon d'aller.

L'Administration des chemins de fer de l'État, prévoyant le cas où le voyageur ne voudrait pas revenir à son point de départ, le règle suivant les dispositions précédemment indiquées pour le Nord, l'Orléans, le Paris-Lyon-Méditerranée et le Midi.

h. Descente, au retour, au delà de la station de destination. — Les Compagnies du Nord, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi font payer le billet simple du point de départ au point définitif de destination, défalcation faite de la valeur du coupon de retour ; la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ajoute, dans ses clauses d'application, qu'il n'y a pas lieu à

supplément, si le prix du billet d'aller et retour que le voyageur aurait pu prendre à la station où il descend n'est pas supérieur à celui du billet effectivement acquis.

La Compagnie de l'Est et l'Administration des chemins de fer de l'État obligent le voyageur à faire une déclaration avant d'avoir dépassé le point primitif de destination et perçoivent le prix du billet simple entre cette destination et la destination nouvelle.

i. Déclassement. — Les Compagnies autres que celles du Nord prévoient le cas de passage d'un voyageur dans une classe supérieure et le règlent comme il suit.

Sur les réseaux de l'Est et d'Orléans, le voyageur doit payer la différence du prix entre les coupons d'aller ou de retour pour la classe effectivement occupée et la classe indiquée sur le billet. Il en est de même sur le réseau de l'État ; mais une demande doit être adressée à l'agent chargé du contrôle des billets.

Sur le réseau de l'Ouest, le voyageur doit acquitter la différence entre le prix du billet simple et le prix du coupon.

Sur le réseau du Midi, si une demande de déclassement est formée, soit à l'aller, soit au retour, le voyageur doit un supplément correspondant à la moitié ou à la totalité de la différence entre le prix du billet d'aller et retour de la classe à occuper et le prix du billet d'aller et retour acquis au point de départ, suivant que le déclassement est opéré pour un voyage seulement ou pour les deux voyages. Si le voyageur ne forme pas sa demande avant le départ, il paie le prix du billet simple, sous déduction de la valeur de son coupon.

Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, si la demande est formée à l'aller, le voyageur acquitte la différence entre le prix du billet d'aller et retour pour la classe à occuper et le prix déjà versé entre les mains de la Compagnie ; quand la demande est formée au retour, il acquitte la différence entre le prix du billet simple et la valeur du coupon de retour.

j. Clause des stations non dénommées. — La Compagnie de l'Est est la seule qui ait introduit dans les conditions d'application de certains prix fermes la clause des stations non dénommées. Mais il convient d'observer que cette clause est inutile sur les réseaux qui desservent toutes les relations et, d'autre part, qu'elle fonctionne, en fait, pour toutes les Compagnies, au point de vue de la station de destination, soit à l'aller, soit au retour, et au point de vue de la station de départ, au retour.

k. Voyageurs jouissant de réductions, aux termes du cahier des charges. — Les voyageurs qui, aux termes des cahiers des charges, bénéficient de réductions sur le tarif normal, ne peuvent profiter des billets d'aller et retour que si ces billets leur sont plus avantageux et sans pouvoir prétendre à aucune diminution sur leur prix de vente.

l. Observations sur certaines catégories particulières de billets d'aller et retour. — Il existe certains tarifs de billets d'aller et retour qui ne sont utilisables que périodiquement ou accidentellement, par exemple les billets de marchés, les billets de bains de mer ou d'eaux thermales, ceux des trains de plaisir.

Nous ne saurions, sans entrer dans des développements excessifs, passer en revue les conditions d'application de ces tarifs. Elles se rapprochent, en général, de celles des billets ordinaires d'aller et retour. Toutefois nous devons une mention spéciale aux billets d'aller et retour créés par la Compagnie de l'Ouest pour le transport des ouvriers entre Paris et les stations de la banlieue, conformément à l'engagement pris par cette Compagnie dans une lettre à l'appui de la convention de 1883. La réduction est de 50 °/₀ sur le tarif général de la 3e classe. Les billets ne sont valables que pour des trains désignés le matin et le soir. Enfin, les outils peuvent seuls être enregistrés comme bagages.

Les trains de plaisir ont donné lieu à des décisions judiciaires, parmi lesquelles nous relatons les suivantes :

— Jugement du tribunal correctionnel d'Agen (18 décembre 1878) et arrêt de la cour d'Agen (13 février 1879), condamnant, en vertu de l'ordonnance de 1846, un voyageur qui avait utilisé un coupon de retour acquis par lui d'une autre personne ;

— Jugement du tribunal correctionnel de Bagnères-de-Bigorre (29 décembre 1878), condamnant des voyageurs, en vertu de l'article 63 de l'ordonnance de 1846, pour avoir fait de même usage de coupons de retour acquis d'autres personnes et pour avoir dépassé la destination indiquée sur ces coupons ;

— Jugement du tribunal civil de Toulouse (18 août 1873, Bourges contre Cie du Midi) et arrêt confirmatif de la cour de Toulouse (26 décembre 1873), posant en principe qu'un voyageur n'avait pu quitter, au retour, un train de pèlerinage à une destination différente de celle qui était indiquée sur son coupon.

M. Féraud-Giraud s'élève très vivement contre le jugement du tribunal et l'arrêt de la cour de Toulouse. Il considère comme un droit absolu pour

le voyageur de s'arrêter dans une gare intermédiaire, en renonçant au complément de son voyage, et de reprendre sans rançon la libre disposition de sa volonté et de sa personne. Il fait valoir que, si la Compagnie est obligée d'effectuer le transport, le voyageur n'est nullement obligé de se faire transporter. Ces objections ont beaucoup de force. Elles ne nous paraissent cependant pas probantes. Dans l'espèce, il était stipulé que « tout voyageur qui n'accomplirait pas le trajet d'aller et retour complet, « par le train spécial, serait tenu de payer sa place selon le tarif ordinaire « sans réduction ni déduction ». La clause ainsi insérée dans le contrat n'avait rien de contraire à l'ordre public; les voyageurs pouvaient l'accepter sans aliéner leur liberté; il leur était loisible de se dégager, en se soumettant à la tarification générale. Est ce à dire que la stipulation qui a fait l'objet du litige soit recommandable et doive être appliquée rigoureusement ? Non. Mais les décisions critiquées nous paraissent néanmoins très correctes, au point de vue juridique (toutes réserves étant faites sur la question de régularité de l'homologation du tarif spécial).

3. **Cartes d'abonnement.** — *a.* Indications générales. — Les Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État délivrent des cartes d'abonnement permettant à ceux qui les ont acquises de faire autant de voyages qu'ils le veulent sur une section et pendant un temps déterminés.

Le prix de ces cartes est donné par des barêmes à palier, dont chaque gradin correspond aux longueurs de parcours comprises entre une limite minimum et une limite maximum.

La reproduction de ces barêmes serait beaucoup trop longue. Nous nous bornerons donc à des tableaux synoptiques, mettant en regard les prix des cartes sur les différents réseaux, pour un certain nombre de distances variant de 10 à 1000 km.

DISTANCES	1re CLASSE							2e CLASSE							3e CLASSE					
	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	240	240	285	234	189	233	240	180	180	240	175	142	175	180	120	175	125	104	128	135
15	288	288	375	294	256	298	288	216	216	310	215	193	224	216	144	230	164	142	164	162
20	370	370	425	343	293	348	370	252	252	341	245	220	261	252	168	260	191	162	192	189
25	422	422	475	368	342	372	422	288	288	374	260	256	279	288	192	285	204	187	205	216
30	475	475	475	416	369	416	475	356	356	374	300	278	312	356	216	285	220	203	229	243
40	528	528	515	489	432	474	528	396	396	407	362	324	356	396	240	310	269	239	261	270
50	581	581	545	542	486	523	581	436	436	435	403	365	392	436	264	325	298	269	288	297
60	634	634	583	593	535	585	634	475	475	462	443	403	439	475	288	341	326	295	322	356
70	686	686	622	642	580	649	686	515	515	490	481	437	487	515	343	358	353	320	357	386
80	739	739	660	668	625	679	739	554	554	517	501	470	510	554	370	374	367	342	374	416
90	792	792	699	720	665	708	792	594	594	545	540	500	531	594	395	391	396	364	390	446
100	845	845	748	747	700	741	845	634	634	572	560	525	556	634	422	418	411	385	408	476
125	898	940	849	853	835	853	898	673	705	637	640	625	640	673	472	467	469	460	469	505
150	1.003	988	913	936	895	936	1.003	752	741	685	702	670	702	752	496	502	514	490	515	564
175	1.056	1.035	1.004	1.017	950	1.024	1.056	792	777	753	763	710	768	792	520	553	560	520	564	594
200	1.162	1.084	1.030	1.072	1.000	1.067	1.162	871	813	795	804	750	800	871	544	583	590	550	587	653
250	1.267	1.204	1.188	1.213	1.120	1.213	1.267	950	903	891	910	840	910	950	605	654	667	615	667	713
300	1.373	1.300	1.315	1.328	1.230	1.338	1.373	1.030	975	987	996	925	1.004	1.030	653	724	730	675	736	773
350	1.478	1.396	1.400	1.413	1.330	1.406	1.478	1.109	1.047	1.050	1.060	1.000	1.055	1.109	701	770	777	735	774	832
400	1.584	1.492	1.518	1.530	1.420	1.543	1.584	1.188	1.119	1.139	1.148	1.060	1.157	1.188	749	835	842	790	849	891
450	1.690	1.588	1.592	1.619	1.500	1.607	1.650 francs à partir de 441 km.	1.267	1.191	1.194	1.214	1.120	1.205	1.237 francs à partir de 441 km.	798	876	890	840	884	928 francs à partir de 441 km.
500	1.742	1.684	1.706	1.707	1.580	1.668		1.306	1.263	1.280	1.280	1.180	1.251		846	939	959	885	918	
600	1.850 francs à partir de 335 km.	Réseau, 1.800 francs	1.852	1.856	1.730	1.851		1.350 francs à partir de 335 km.	Réseau, 1.350 francs	1.389	1.392	1.300	1.381		Réseau, 905 francs	1.019	1.021	960	1.013	
700			1.987	2.006	1.870	2.009				1.491	1.505	1.410	1.507			1.093	1.104	1.030	1.105	
800			2.120	2.161	2.010	2.119				1.590	1.621	1.500	1.589			1.166	1.188	1.100	1.166	
900			2.277	2.290	2.130	1.277				1.708	1.717	1.590	1.708			1.253	1.259	1.170	1.253	
1.000			2.376	2.400	2.250	2.377				1.782	1.800	1.680	1.783			1.307	1.320	1.240	1.308	
			Réseau, 2.400 fr.							Réseau, 1.800 fr.						Réseau, 1.320 fr.				

DISTANCES	1re CLASSE							2e CLASSE							3e CLASSE					
	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	176	176	215	156	126	156	176	120	120	171	117	95	117	120	80	130	86	69	86	90
15	211	211	270	200	171	199	211	144	144	215	150	128	150	144	96	176	110	95	110	108
20	246	246	297	231	195	232	246	185	185	237	174	147	174	185	112	198	127	108	128	126
25	282	282	325	247	228	248	282	211	211	259	186	171	186	211	128	215	136	125	137	144
30	317	317	325	277	246	278	317	238	238	259	208	185	208	238	144	215	152	135	153	178
40	352	352	352	326	288	316	352	264	264	275	244	216	238	264	160	231	180	159	174	198
50	387	387	374	361	324	349	387	290	290	292	271	243	261	290	176	242	199	179	192	218
60	422	422	395	395	357	390	422	317	317	308	296	268	293	317	192	253	217	197	215	237
70	458	458	418	428	387	433	458	343	343	325	321	291	325	343	220	259	235	213	238	257
80	493	493	440	445	416	453	493	370	370	341	334	312	340	370	246	264	245	228	250	277
90	528	528	462	480	443	472	528	396	396	358	360	332	354	396	264	270	264	243	260	297
100	563	563	495	498	467	494	563	422	422	374	374	351	371	422	282	275	274	257	272	317
125	598	626	566	569	555	569	598	449	470	425	427	417	427	449	314	312	313	305	313	337
150	669	658	609	624	595	624	669	502	494	457	467	446	468	502	330	335	343	325	343	376
175	704	690	670	678	630	683	704	528	518	502	508	473	512	528	346	369	373	345	376	396
200	774	722	707	715	665	712	774	581	542	530	536	500	534	581	362	389	393	365	391	435
250	845	802	792	809	750	809	810	634	602	594	607	560	607	607	403	436	445	410	445	455
300	915	866	877	885	820	892	915	686	650	658	663	615	670	686	435	483	487	450	491	515
350	986	930	934	942	885	938	986	739	698	700	706	665	704	739	467	514	518	490	516	555
400	1.056	994	1.012	1.020	945	1.029	1.056	792	746	760	765	710	772	792	499	557	561	525	566	594
450	1.126	1.058	1.062	1.079	1.000	1.072		845	794	796	809	750	804		532	584	594	555	590	
500	1.162	1.122	1.138	1.138	1.050	1.112	1.100 francs à partir de 441 km.	871	842	854	854	790	834	825 francs à partir de 441 km.	564	626	626	585	612	619 francs à partir de 441 km.
600	1.200 francs au-dessus de 535 km.	Réseau, 1.240 francs.	1.235	1.237	1.150	1.228		900 francs à partir de 535 km.	Réseau, 900 francs.	926	928	870	921		Réseau, 603 francs.	680	681	640	675	
700			1.325	1.338	1.250	1.340				994	1.003	940	1.005			729	736	690	737	
800			1.414	1.440	1.349	1.413				1.060	1.081	1.000	1.060			778	792	735	777	
900			1.518	1.526	1.420	1.518				1.139	1.145	1.060	1.139			836	839	780	835	
1.000			1.584	1.600	1.500	1.585				1.188	1.200	1.120	1.189			872	880	825	872	
			Réseau, 1.600 fr.							Réseau, 1.200 fr.						Réseau, 880 fr.				

DISTANCES	1re CLASSE							2e CLASSE							3e CLASSE					
	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	117	120	165	104	84	104	120	80	90	121	60	63	78	90	60	88	50	46	57	67,50
15	141	144	204	133	114	133	144	96	108	154	87	85	100	108	72	110	69	63	73	81
20	164	185	220	154	130	155	185	123	126	171	106	98	116	126	84	121	82	72	85	94.50
25	188	211	237	165	152	165	211	141	144	187	115	114	124	144	96	123	88	83	91	108
30	211	238	237	185	164	185	237	158	178	187	134	123	139	178	108	132	101	90	102	121
40	235	264	253	217	192	211	264	176	198	198	163	144	159	198	120	143	120	106	116	135
50	258	290	264	241	216	233	290	194	218	209	181	163	174	218	132	154	133	119	128	148
60	282	317	275	263	238	260	317	211	238	220	198	179	195	237	144	165	145	131	143	178
70	305	343	286	285	258	289	343	229	257	228	214	194	217	257	172	170	157	142	159	193
80	329	370	297	297	277	302	369	246	277	236	223	208	227	277	185	175	163	152	167	208
90	352	395	308	320	295	315	396	264	297	244	240	221	237	297	198	180	176	162	173	223
100	376	422	330	332	311	330	422	282	317	252	249	234	247	317	211	185	183	171	181	238
125	399	470	378	379	370	380	449	299	352	284	285	278	285	336	236	208	209	204	209	252
150	446	494	406	416	396	416	501	334	370	284	312	297	312	376	248	224	229	218	229	282
175	»	518	447	452	421	455	528		388	335	339	315	341	396	260	246	249	231	251	297
200	»	542	472	476	444	475	581		406	354	358	333	355	435	272	260	262	244	261	326
250	»	602	528	539	500	540	633		451	396	404	375	405	475	302	291	297	275	297	356
300	»	650	585	590	545	595	686		487	439	442	410	447	515	326	322	325	300	327	386
350	»	698	623	628	590	625	739		523	467	471	440	470	554	350	343	345	325	344	416
400	»	746	675	680	630	686	792		559	507	510	470	514	594	374	372	374	350	377	445,5
450	»	794	708	720	670	715			595	531	549	500	536		399	390	396	370	393	
500	»	842	739	759	705	741			631	570	569	530	556		423	418	417	390	418	
600	»		824	825	775	819				618	619	580	614			454	454	425	450	
700	»		884	892	835	893				663	669	625	670			486	490	460	491	
800	»		943	960	895	942				707	720	670	707			519	528	490	518	
900	»		1.012	1.017	950	1.012				760	763	710	760			558	560	520	557	
1.000	»		1.056	1.067	1.000	1.057				792	800	750	693			582	587	550	581	

Réseau, 900 fr. — 825 fr. au-dessus de 441 km.

Réseau, 1.000 fr.

Réseau, 675 fr. — 618 fr. au-dessus de 441 km.

Réseau, 800 fr.

Réseau, 452 fr. — 464 fr. au-dessus de 441 km.

Réseau, 582 fr.

(1) Les abonnements de 3 mois ne sont consentis par la Compagnie du Nord qu'entre Paris et les stations de la banlieue situées à une distance de 105 km. au plus. Toutefois, les abonnés du Nord pouvant demander la faculté de circuler par deux directions, moyennant une somme calculée d'après la longueur totale des deux itinéraires réduite de 25 %, le barème est poussé jusqu'à 159 km.

Les tableaux précédents donnent lieu aux observations suivantes :

La Compagnie du Nord est la seule qui ne délivre pas d'abonnements généraux pour les voyageurs de 3e classe.

Les abonnements peuvent être contractés sur tous les réseaux pour un an, six mois ou trois mois ; toutefois la Compagnie du Nord n'admet les abonnements trimestriels que pour la banlieue de Paris.

L'Administration des chemins de fer de l'État et les Compagnies, à l'exception de celle du Nord, pour les abonnements trimestriels, délivrent des cartes valables pour des distances qui s'étendent jusqu'à la totalité de leur réseau.

La Compagnie qui perçoit les prix les moins élevés est celle de Paris-Lyon-Méditerranée ; la Compagnie qui perçoit les prix les plus forts, du moins pour les faibles parcours, est celle de l'Ouest ; l'Administration des chemins de fer de l'État fait au public des conditions relativement peu favorables pour les grandes distances.

Les réductions accordées aux voyageurs de 3e classe sont un peu plus fortes que celles dont bénéficient les classes supérieures. Cette différence de traitement se justifie pleinement, malgré le peu de marge que laissent les prix ordinaires de la 3e classe pour des diminutions.

Si l'on étudie en détail le barême de l'Est, on constate que les prix d'abonnements annuels en 1re classe correspondent au prix normal de 200 voyages simples pour la distance de 10 kilomètres ;

94	—	—	50	—
69	—	—	100	—
47	—	—	200	—
37	—	—	300	—
32	—	—	400	—
27	—	—	500	—

Il en est de même des abonnements annuels de 2e classe. Ceux de 3e classe correspondent à un nombre de voyages variant de 185 à 25 pour des distances croissant de 10 à 500 kilomètres.

Le nombre des voyages, calculé dans les mêmes limites de parcours, en ce qui concerne les abonnements semestriels, varie de 147 à 18 pour la 1re classe, de 133 à 18 pour la 2e classe et de 123 à 17 pour la 3e classe. En ce qui concerne les abonnements trimestriels, il varie de 100 à 14 pour la 1re et la 2e classe et de 92 à 12 pour la 3e classe.

On trouverait des chiffres analogues pour les réseaux autres que celui de l'Est.

Les cartes d'abonnement profitent de bonifications d'autant plus élevées que les longueurs de parcours sont plus considérables ; le système différentiel leur est très largement appliqué. Cette progression dans les avan-

tages accordés aux abonnés s'explique tout à la fois par la diminution dans le nombre des voyages, au fur et à mesure que les parcours augmentent, et par l'intérêt qu'ont les Compagnies à développer les abonnements à grande distance.

Les bonifications augmentent avec la durée des abonnements. Sur le réseau de l'Est, par exemple, le prix des cartes annuelles n'est que le double du prix des cartes trimestrielles. Cette proportion pourrait être utilement modifiée au profit des abonnements trimestriels.

Pour se rendre compte des avantages que présentent les abonnements, il suffit de remarquer qu'en supposant 300 voyages aller et retour par année, soit 600 voyages simples, à 10 kilomètres, la réduction consentie par la Compagnie de l'Est en faveur des abonnés annuels de 1re et de 2e classe, pour des parcours de cette longueur, est de 67 %.

Outre les abonnements généraux, il en existe d'autres, dont voici la nomenclature sommaire :

1° Sur tous les réseaux : abonnements scolaires annuels, semestriels ou trimestriels, avec réduction de 50 % sur le prix des abonnements ordinaires, au profit des élèves des lycées, institutions, etc. (Nord : limite d'âge de 18 ans; élèves des lycées ou institutions de Paris. — Est : élèves des lycées ou institutions de Paris ; élèves des Écoles de droit, de médecine, de pharmacie et des Facultés des lettres et des sciences de Nancy. — Ouest : limite d'âge de 18 ans ou de 21 ans, suivant les cas; élèves des lycées ou institutions et apprentis fréquentant les cours de dessin de la ville de Paris. — Orléans : limite d'âge de 21 ans ; élèves des lycées ou institutions; apprentis et élèves suivant les cours de dessin de la ville de Paris. — Paris-Lyon-Méditerranée : comme sur le réseau de l'Ouest. — Midi : limite d'âge de 18 ans ; élèves des lycées et autres établissements d'instruction. — État : limite d'âge de 21 ans; élèves des lycées, collèges, institutions et autres établissements d'enseignement secondaire ou primaire.)

2° Sur le réseau de l'Est : abonnements mensuels pour les élèves âgés de moins de dix-huit ans et se rendant aux écoles, moyennant des prix fixés d'une station à chacune des trois stations qui la précèdent ou qui la suivent immédiatement.

Sur le réseau du Midi : abonnements mensuels de 3e classe pour les enfants âgés de moins de 13 ans et se rendant à une école située à moins de 28 kilomètres, sur certaines sections du réseau ; prix représentant celui de 4 à 5 voyages simples à plein tarif.

3° Sur le réseau du Nord : abonnements hebdomadaires pour le transport en 3e classe d'ouvriers et de femmes ou de filles de pêcheurs, aux

abords de certains centres (Réduction de 74 à 80 °/₀ sur le prix des billets simples, en supposant un voyage journalier d'aller et de retour).

Sur le réseau de l'Est : abonnements hebdomadaires pour le transport en 3e classe des ouvriers et des ouvrières par des trains désignés le matin et le soir, dans la banlieue de Paris ou aux abords de certains centres industriels (Réductions diverses ; prix généralement compris entre 1 fois et 2 fois celui du voyage simple).

Sur le réseau d'Orléans : abonnements hebdomadaires pour le transport en 3e classe des ouvriers et ouvrières par des trains désignés, dans la banlieue de Paris, moyennant des prix correspondant à 3 fois environ celui d'un voyage simple.

Sur le réseau de Lyon : abonnements hebdomadaires, mensuels, trimestriels ou semestriels, suivant les cas, pour le transport en 3e classe des ouvriers et ouvrières, dans la banlieue de Paris ou aux abords de certains centres insdustriels (Réductions diverses) ; abonnements trimestriels permettant aux ouvriers et ouvrières des manufactures de circuler en 3e classe sur diverses sections, avec 75 °/₀ de réduction, pour rentrer dans leur famille le samedi soir ou le dimanche matin et en revenir le dimanche soir ou le lundi matin.

4° Abonnements spéciaux à prix réduit, sur certaines lignes, notamment pendant la saison d'été (Nord : Paris à Enghien. — Est : Paris à Vincennes, Bondy à Aulnay-les-Bondy. — Midi : Bordeaux ou Pessac à Arcachon. — Ouest : Rouen ou Elbeuf au littoral).

b. Caractère personnel des cartes d'abonnement. — Les cartes d'abonnement ont un caractère exclusivement personnel. Elles sont nominatives et doivent être revêtues de la signature du titulaire ; la Compagnie de l'Est et la Compagnie d'Orléans exigent même la photographie de l'abonné, la première pour les cartes donnant droit à un parcours de 100 kilomètres au moins et la seconde pour les cartes de réseau.

Les abonnés sont tenus de présenter leur carte à toute demande des agents de la Compagnie, faute de quoi ils devraient acquitter le prix de la place qu'ils occupent, et ce sans pouvoir prétendre ultérieurement à aucune restitution (1).

(1) Le tribunal civil de la Seine a rendu, le 24 mars 1870, un jugement contraire, dans une espèce (Dumas contre Cie de l'Est) où le tarif ne contenait pas la clause usuelle de non-restitution. Il a considéré que la carte d'abonnement ne créait pas le droit de l'abonné, que son but était seulement de prouver ce droit aux employés du chemin de fer et que son oubli ne pouvait, à défaut de stipulation expresse, motiver aucune pénalité, si les agents de la Compagnie ne contestaient pas à l'abonné son titre et sa qualité.

Pour faciliter la vérification de leur identité, ils sont obligés de reproduire, s'il y a lieu, leur signature sur un registre de contrôle.

L'abonnement est résilié et le prix en reste acquis à la Compagnie, à titre de dommages-intérêts, quand la carte est trouvée dans des mains autres que celles de l'abonné.

Telles sont les clauses ordinaires des tarifs, en ce qui concerne le caractère personnel des cartes d'abonnement. Ces dispositions comportent nécessairement quelques variantes et quelques simplifications pour les ouvriers et ouvrières qui peuvent être trop illettrés pour donner leur signature. Nous devons même signaler un tarif de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, aux termes duquel les cartes d'ouvriers et d'ouvrières sont au porteur et doivent seulement être revêtues de la signature du manufacturier et du chef de la gare de départ.

c. Conditions de délivrance des cartes pour les élèves et pour les ouvriers. — La délivrance des cartes d'abonnements scolaires est subordonnée à la production d'un certificat constatant que l'élève fait son éducation dans l'un des établissements prévus par le tarif ou suit les cours qui y sont spécifiés.

Quant aux ouvriers, ils ont à justifier de leur qualité par leur livret, par une attestation de leur patron ou par un certificat du maire de leur résidence.

d. Trains pour lesquels les cartes d'abonnement sont valables. — Généralement, les cartes sont valables pour tous les trains prenant réglementairement, sur le parcours correspondant, des voyageurs de la classe pour laquelle l'abonnement a été souscrit.

Cette règle comporte cependant des exceptions.

Ainsi, sur le réseau de l'Est, les cartes de réseau donnent le droit de prendre place dans tous les trains contenant des voitures de la classe de l'abonnement.

Sur la plupart des réseaux, les ouvriers ne peuvent voyager que par des trains spécialement désignés.

e. Validité des cartes pour les parcours intermédiaires. — Sauf des cas très rares (abonnements d'ouvriers et certains abonnements balnéaires), les abonnés ont le droit de monter et de descendre à toutes les stations intermédiaires, comprises dans les limites du parcours indiqué sur leur carte.

f. Usage des cartes pour des parcours autres que ceux qui y sont indiqués. — Lorsque l'abonné fait usage de sa carte pour un parcours autre que celui qui y est indiqué, il doit être réputé sans billet. Sur la plupart des réseaux, les tarifs portent qu'en ce cas l'abonnement sera annulé de plein droit et que le prix total en restera acquis à la Compagnie, à titre de dommages-intérêts.

g. Prohibitions diverses faites aux abonnés. — Les tarifs interdisent en général aux abonnés:

— de faire, au détriment de la Compagnie, le trafic de la messagerie, en présentant comme leur appartenant des colis groupés ne faisant pas partie de leur bagage personnel;

— de transporter, soit sur eux, soit dans leurs bagages à la main ou enregistrés, une quantité d'or représentant plus de 10 000 fr. ;

— d'exercer des actions et de prétendre à des indemnités contre la Compagnie, pour arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains ou défaut de place obligeant l'abonné à monter dans une voiture d'une classe inférieure (1).

De ces trois prohibitions, les deux premières seules nécessitent quelques explications. Elles sont inspirées par le désir des Compagnies de ne point voir porter atteinte à leurs recettes, pour le transport de la messagerie et des espèces monnayées, et surtout de ne pas donner des facilités particulières aux voyageurs qui voudraient les priver de cette partie des produits de leur exploitation. Mais, en fait, elles sont d'une efficacité douteuse; leur stricte observation donnerait lieu aux plus graves difficultés et soumettrait les abonnés à une véritable inquisition de la part des Compagnies. La seconde surtout est à peu près illusoire; aussi plusieurs Compagnies y ont-elles renoncé avec raison. En traitant du transport des bagages, nous aurons à revenir sur ces clauses des tarifs d'abonnement.

h. Passage dans une classe supérieure. — Les cartes d'abonnement ne sont valables que pour la classe de voiture qui y est désignée. Lors donc qu'un abonné monte dans une voiture d'une classe supérieure, il

(1) Voir un jugement rendu, le 3 février 1872, par le tribunal de commerce de la Seine (Cordier contre Cie de l'Est). Un voyageur, qui avait acquis une carte d'abonnement annuel, avait été empêché par les événements de guerre d'en user pendant plus de six mois. La Compagnie lui offrait une nouvelle carte d'abonnement semestriel; il repoussait cette offre, dont les circonstances ne lui permettaient pas de profiter. Le tribunal a ordonné le remboursement par la Compagnie d'une somme représentant la différence entre le prix d'un abonnement annuel et celui d'un abonnement semestriel. Nous n'insistons pas sur cette espèce toute particulière.

doit le prix complet d'un billet de cette classe. Toutefois, la plupart des tarifs autorisent à ne payer que la différence entre les prix des billets simples de la classe réellement occupée et de la classe de l'abonnement, pourvu que les agents de la Compagnie aient été prévenus au départ.

i. Transport des bagages. — En principe, les abonnés sont soumis au droit commun, en ce qui concerne le poids des bagages transportés en franchise.

Cependant, pour les ouvriers, les bagages à la main sont seuls admis ; il n'est fait exception à cette règle que pour les outils encombrants que les voyageurs ne pourraient garder avec eux.

Certains abonnements scolaires interdisent également les bagages et permettent seulement aux élèves d'emporter leurs provisions de la journée, ainsi que leurs livres et cahiers d'étude.

Dans un sens opposé, la Compagnie d'Orléans accorde une prime aux abonnés à grande distance, en portant à 50 kilogrammes le poids des bagages transportés en franchise quand le parcours dépasse 500 km.

Lorsque l'abonné a droit au transport des bagages, il doit nécessairerement les accompagner. Le tribunal correctionnel de la Seine a, par un jugement du 27 mars 1884 (Richer), condamné, en vertu de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, un abonné qui avait fait enregistrer un colis, n'avait pris qu'un train du lendemain en emportant un second colis et avait retiré simultanément ces deux colis à la gare d'arrivée. Ce fait devait nécessairement donner lieu à une réparation civile envers la Compagnie. Quant à l'application d'une peine correctionnelle, elle ne nous paraît trouver sa base ni dans la loi de 1845, ni dans l'ordonnance de 1846; elle témoigne une fois de plus de la tendance des tribunaux de répression à assimiler les clauses des tarifs ou des cahiers des charges aux décisions ministérielles prévues par l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1). (Voir tome III, page 650, et tome IV, page 96.)

j. Restitution de la carte a l'expiration de l'abonnement. — Les cartes doivent êtres rendues à l'expiration de l'abonnement, dans un délai qui varie de 24 heures à 8 jours. Comme gage de cette restitution, les abonnés doivent verser entre les mains des Compagnies un cautionnement de 10 fr., qui est perdu pour eux s'ils ne satisfont pas à leur obligation.

(1) Voir un jugement analogue du tribunal correctionnel de Tulle, en date du 16 novembre 1885 (Filliol), rendu contre un abonné qui expédiait des colis comme bagages sans les accompagner et les faisait retirer à destination par un tiers à qui il envoyait le bulletin par la poste.

k. Cas de perte de la carte d'abonnement. — Presque tous les tarifs règlent le cas de perte de la carte d'abonnement. L'abonné doit en prévenir immédiatement la Compagnie, sous peine de perdre tous ses droits; la Compagnie lui délivre une carte nouvelle dans un délai de 10 ou 15 jours, moyennant versement d'une nouvelle somme de 10 fr. à titre de cautionnement.

4. **Billets de série ou d'abonnement.** — Certaines Compagnies délivrent des billets à l'avance, par série de 20. Tantôt elles ne consentent pas de réduction au profit de ceux qui achètent les billets de cette nature, dont le seul avantage est d'éviter le passage par les guichets de distribution. Tantôt, au contraire, elles consentent une diminution de 10 °/₀ et limitent alors leur délai de validité.

La Compagnie d'Orléans, qui accorde une réduction de 10 °/₀, attribue aux billets d'abonnement un caractère nominatif et en interdit la vente, mais permet d'en disposer gratuitement.

Les conditions d'application des tarifs, au point de vue des parcours intermédiaires, des prolongements de parcours, des changements de classe, sont variables : il y a lieu de consulter le texte de ces tarifs dans chaque cas particulier.

Les billets de série ont donné lieu à des fraudes qu'il est intéressant de signaler. Un voyageur se procure, par exemple, un billet de série de 1re classe, puis prend au guichet un ticket de 2e classe ou de 3e classe ; il monte dans un compartiment de 1re classe, présente son billet de série au contrôle en cours de route et donne le ticket de la classe inférieure à la sortie de la gare de destination ; il conserve ainsi le billet de série, qu'il utilise ultérieurement dans les mêmes conditions, et trouve le moyen de faire plusieurs voyages dans une classe supérieure à celle qu'il a payée. Le tribunal correctionnel de la Seine a jugé, le 20 février 1880, que cette manœuvre constituait une contravention à l'article 63 de l'ordonnance de 1846; le 7 mai 1884, au contraire, il a décidé que le voyageur, étant nanti d'un billet de 1re classe, ne pouvait être frappé d'une peine correctionnelle et n'était passible que de dommages-intérêts envers la Compagnie. De ces deux jugements, le dernier est le plus conforme à la lettre de l'ordonnance du 15 novembre 1846; le premier répond mieux à l'esprit de ce règlement : car, en fait, le voyageur a utilisé un billet d'une classe inférieure. Au surplus, la fraude est facile à éviter, soit par le timbrage des billets de série à l'entrée dans les salles d'attente de départ, soit par le détachement d'un coupon, soit par un simple poinçonnage ne permettant pas de faire usage deux fois de ces billets.

5. **Cartes de circulation à demi-place.** — La Compagnie d'Orléans a mis récemment en vigueur des cartes de circulation à demi-place sur tout son réseau, moyennant paiement des sommes suivantes :

	POUR SIX MOIS	POUR UN AN
	fr.	fr.
1re classe	400	600
2e classe	300	450
3e classe	220	330

Nous n'insistons pas sur les conditions de délivrance et d'usage de ces cartes : elles sont très analogues à celles que nous avons indiquées pour les abonnements. Toutefois nous devons signaler l'élévation à 50 kg. du poids des bagages transportés en franchise.

L'emploi des cartes annuelles de circulation à demi-place devient avantageux, lorsque le voyageur a à parcourir plus de 9 750 kilomètres.

6. **Chèques de circulation.** — Depuis de longues années, les représentants de commerce insistent pour obtenir des réductions de prix : à l'appui de cette demande, ils invoquent l'intérêt qu'ont les Compagnies elles-mêmes à faciliter leurs déplacements, pour développer l'activité commerciale et industrielle du pays.

Diverses combinaisons ont été étudiées, indépendamment de la précédente, pour leur donner satisfaction. Nous citerons notamment les suivantes :

Création de billets spéciaux à prix réduit;

Autorisation de prendre la classe supérieure à celle du billet, sans taxe supplémentaire; élévation de 30 à 50 kg. du poids des bagages transportés en franchise; admission des échantillons en grande vitesse au tarif de la petite vitesse ;

Établissement de cartes spéciales d'abonnement à prix réduit, comme en Belgique.

Toutes ces combinaisons ont été écartées comme incompatibles avec le principe d'égalité inscrit dans le cahier des charges. Il a paru impossible d'accorder d'une manière permanente à une catégorie de voyageurs des avantages dont ne profiterait pas le reste du public. Les Compagnies ont en outre reculé devant les difficultés que présenterait en pratique le contrôle de la qualité de représentant de commerce. Enfin, on a considéré comme inique d'attribuer aux voyageurs de commerce des privilèges dont

ne bénéficieraient pas les chefs de maison et de favoriser ainsi les grands établissements au détriment des petits.

Le Ministre des travaux publics a, par une circulaire du 3 novembre 1886, recommandé une autre solution qui consisterait à instituer des chèques nominatifs de circulation, valables pour une longueur totale déterminée, mais sans désignation de parcours, et vendus à un prix kilométrique d'autant plus faible que la longueur serait plus considérable. Ces chèques, dont pourraient profiter tous les voyageurs, seraient valables pour un délai qui varierait avec le nombre de kilomètres payés par le titulaire. A chaque voyage, le porteur détacherait de son carnet un feuillet sur lequel il inscrirait la gare de départ, la gare d'arrivée et la distance, et qu'il échangerait contre un billet ; le buraliste déduirait sur la souche le nombre de kilomètres correspondant, jusqu'à épuisement du parcours total.

L'étude prescrite par le Ministre n'a pas encore abouti.

7. **Billets d'excursion.** — Plusieurs Compagnies délivrent, pendant tout ou partie de l'année, des billets d'excursion à prix réduit. Nous citerons les exemples suivants :

a. *Compagnie de l'Ouest.* — Billets d'excursion sur les côtes de Normandie et de Bretagne, valables pendant un mois. (Billets personnels ; en cas de passage dans une classe supérieure, paiement de la différence entre les prix des deux classes au tarif plein ; faculté de prorogation du délai, moyennant une perception supplémentaire de 10 °/₀ ; admission des voyageurs dans tous les trains contenant des voitures de la classe inquée sur le billet ; faculté de prendre l'itinéraire dans les deux sens ; autorisation de le modifier et de l'allonger, moyennant le paiement d'un supplément réglé sur la base de 75 °/₀ du prix des billets ordinaires ; arrêt facultatif aux gares intermédiaires.)

b. *Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.* — Billets pour voyages circulaires à itinéraire fixe, valables pendant un délai de 15 à 45 jours, suivant les cas. (Conditions analogues à celles de l'Ouest, sauf pour la prorogation et les suppléments de parcours ; demi-place pour les enfants de 3 à 7 ans.)

c. *Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.* — Billets pour voyages circulaires de vacances suivant un itinéraire fixé au gré du voyageur, délivrés du 1er juillet au 15 octobre, avec réduction variant de 20 °/₀ pour les parcours de 300 kilomètres à 50 °/₀ pour les parcours de 4000 kilomètres. (Délai de validité compris entre 30 et 60 jours, suivant les distances ; billets personnels ; faculté de prendre tous les trains où ont accès

les voyageurs à plein tarif et de séjourner dans les stations intermédiaires; demi-place pour les enfants de 3 à 7 ans.)

d. *Compagnie du Midi.* — Billets pour voyages circulaires en 1re classe aux Pyrénées, valables pendant 20 jours. (Billets personnels; choix entre plusieurs itinéraires; demi-place pour les enfants de 3 à 7 ans.)

8. **Places de luxe.** — Les tarifs applicables aux places de luxe peuvent se diviser en trois catégories, suivant que le matériel appartient à la Compagnie concessionnaire, à des particuliers ou à d'autres Compagnies. Nous résumons ci-après les pricipales indications relatives à ces tarifs.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
		1° MATÉRIEL APPARTENANT A LA COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE	
Nord....	Coupés.	Prix de la 1re classe, plus 2 fr. 20 par place, pour 150 km et au-dessous. Prix de la 1re classe, plus 3 fr. 30 par place, pour 150 à 225 km. Prix de la 1re classe, plus 4 fr. 40 par place, pour plus de 225 km.	(a) Les voyageurs ne peuvent exiger des places de cette nature que s'il y en a de disponibles dans le train. (b) Les voyageurs de 1re classe peuvent les occuper en cours de route, en payant le supplément depuis le point où ils montent jusqu'à destination.
	Coupés-lits.	Prix de la 1re classe, plus 10 fr. par place pour tout parcours.	(c) Le supplément est dû intégralement par les abonnés de 1re classe, les militaires ou marins et les enfants de 3 à 7 ans.
	Coupés-lits-toilette.	Prix de la 1re classe, plus 15 fr. par place, pour tout parcours.	
	Wagons-salons.	Taxe totale de 100 fr. jusqu'à 51km inclusivement. Au-dessus de 51km, prix de 16 billets de 1re classe.	(d) La Compagnie n'est tenue d'en fournir que si elle en a de disponibles et moyennnant une demande faite 24 h. à l'avance.
Est.....	Coupés-lits.	Prix de la 1re classe augmenté d'un tiers.	(a) Comme ci-dessus,
	Compartiments salons.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, suivant qu'il y a 1, 2, 3, 4 ou 5 voyageurs.	(e) Les militaires ou marins et les enfants au-dessus de 3 ans paient intégralement le supplément.
	Wagons-salons.	Prix de la 1re classe (place entière) par voyageur, pour un minimum de 12 voyageurs, et sans que la taxe puisse être inférieure à 150 francs.	(f) Les voyageurs ne peuvent exiger de wagons-salons, s'il n'y en a pas dans la gare ou dans le train, ou si les salons que contient le train ne sont pas disponibles.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
Ouest....	Coupés.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/10 ; minimum de 2 fr. 50.	(g) Demande à former : Pour les coupés, coupés-lits ou compartiments-lits, 2 h. par avance dans les gares de Paris et 48 h. partout ailleurs ; Pour les salons, 24 h. par avance ; Pour les compartiments loués, 2 h. par avance aux gares originaires des trains et 12 h. dans les autres gares.
	Coupés-lits.	Prix de 4 places de coupé ordinaire.	
	Compartiments lits.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/10, pour un minimum de 6 places et un parcours d'au moins 200km.	
	Salons.	Prix de la 1re classe augmenté de 30 0/0, pour un minimum de 9 places et un parcours d'au moins 200 km.	(a) Comme ci-dessus.
	Salons-lits	Prix de la 1re classe augmenté de 1/2, pour un parcours minimum de 200km. (4 personnes paient six places de 1re classe ; 5 en paient 7; 2 enfants comptent pour une personne.)	(h) La Compagnie n'est en outre obligée de donner des places de luxe que si les nécessités du service le permettent. (e) Comme ci-dessus.
	Compartiments loués de 1re ou de 2e classe.	Prix de 6 places de 1re classe ou de 8 places de 2e classe (sur les grandes lignes seulement). Minimum de 100km.	(i) Deux enfants de trois à sept ans, accompagnés d'une même personne et occupant la place d'un seul voyageur, ne paient que le supplément d'une seule place.
Orléans..	Coupés et coupés-lavabos	Prix de la 1re classe augmenté de 1/10.	(a) Comme ci-dessus. (j) Les militaires ou marins paient intégralement le supplément.
	Fauteuils-lits.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/3.	
	Lits-toilette.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/2. (Une même famille occupant trois places ne paie que quatre places de 1re classe.)	(k) La Compagnie n'est pas tenue de livrer des wagons-salons, s'il n'y en a pas à la gare où la demande en est faite.
	Coupés-lits.	Prix de 4 places de coupé ordinaire.	
	Wagons-salons.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/10. Minimum de 10 places et de 200 km.	(j) Comme ci-dessus.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
P.-L.-M.	Coupés-lits.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/20 pour les trains omnibus et directs (minimum de supplément de 1 fr. 25), 1/10 pour les express (minimum de 2 fr. 50), 1/5 pour les rapides (minimum de 5 fr.). Un coupé-lit peut être loué en entier, moyennant le prix de 4 ou 3 places de coupé-lit, suivant qu'il doit être occupé par 4 ou moins de 4 personnes.	
	Coupés.	Prix de la 1re classe, sans majoration. Un coupé peut être loué en entier moyennant le prix de 4 ou 3 places, suivant qu'il doit être occupé par 4 ou moins de 4 personnes.	(a) Comme ci-dessus. (b) d° (e) d° (i) d°
	Fauteuils.	Prix de la 1re classe, avec majoration de 1/10, 1/5, 1/3, et minimum de 2 fr. 50, 5 fr., 10 fr., comme pour les coupés-lits.	
	Lits-salons.	Prix de la 1re classe, avec majoration de 1/5, 1/3, 1/2, et minimum de 5 fr., 10 fr. et 15 fr. — La majoration est portée aux 3/4 et le minimum à 25 fr. pour les trains spéciaux de salons.	
	Wagons-salons	Prix total par kilomètre : — pour les salons moyens, 1 fr., 1 fr. 25, 1 fr. 50, 1 fr. 75, et minimum de 200 fr., 250 fr., 300 fr., 350 fr., suivant la nature du train, comme pour les lits-salons ; — pour les grands salons, 1 fr. 50, 1 fr. 75, 2 fr., 2 fr. 25, et minimum de 300 fr., 350 fr., 400 fr. et 450 fr. Chaque voyageur, en sus de 7 pour les salons moyens et de 10 pour les grands salons, paie une place de lit-salon.	(k) Comme ci-dessus. (l) Droit de stationnement de 10 fr. par jour.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
P.-L.-M.	Lits.	Prix de location de 6 fr. par 100km indivisibles comptés à l'aller seulement; minimum de 60 fr.	
	Wagons-lits.	Même régime que pour les lits-salons.	
Midi.....	Coupés.	Prix de la 1re classe, plus 5 fr., 7 fr. 50 ou 10 fr., suivant le parcours. (Même échelle de distances que pour l'Est.)	(*a*) Comme ci-dessus. (*m*) La demande doit être faite par écrit, si les voyageurs désirent retenir des places par avance.
	Coupés-lits.	Prix de 4 places de coupé.	(*b*) Comme ci-dessus, pour les coupés, fauteuils-lits et lits-toilette.
	Fauteuils-lits.	Prix de la 1re classe, avec augmentation de 1/3. Minimum de supplément de 10 fr.	(*e*) Comme ci-dessus.
	Lits-toilette.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/2. Minimum de supplément de 15 fr.	
	Voitures-salons	Prix des coupés. Minimum de 8 places.	
État.....	Coupés.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/10.	(*a*) Comme ci-dessus. (*n*) Les militaires et marins et les voyageurs porteurs de billets réduits à un titre quelconque ou de cartes d'abonnement paient l'intégralité du supplément.
	Coupés-lits.	Prix de 4 places de coupé ordinaire. (2 ou 3 personnes peuvent y prendre place.)	
	Fauteuils-lits.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/3.	
	Lits-toilette.	Prix de la 1re classe augmenté de 1/2. (Une même famille, occupant les 3 places d'un compartiment de lits-toilette, n'a à payer que 4 places de 1re classe.)	
	Wagons-salons	Prix des coupés ; minimum de 10 places et de 200km.	(*o*) Les voyageurs ne peuvent exiger de wagon-salon, s'il n'y en a pas à la gare à laquelle la demande en est faite, ou si le train n'en contient pas, ou si ceux qui s'y trouvent ne sont pas disponibles. (*n*) Comme ci-dessus.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
		2° MATÉRIEL APPARTENANT A DES PARTICULIERS	
Nord....	Wagons-salons	Taxe kilométrique de 0 fr. 7884 ou de 1 fr. 232 par wagon, suivant que le train est omnibus ou rapide. Prix de la 1re classe, pour chaque personne en sus de 3.	(p) Les wagons doivent : 1° ne pas dépasser le gabarit; 2° être munis de la communication électrique Prud'homme ; 3° avoir le frein à vide ou les tubes d'accouplement de ce frein ; 4° être pourvus de lampes à huile ; 5° avoir des marchepieds ; 6° ne pas présenter un espacement de plus de 6 m. entre les essieux extrêmes. (q) Taxes de stationnement déterminées par le tarif.
Est.....	Wagons-salons	Taxe kilométrique de 2 fr. 20 jusqu'à 100km, 1 fr. 50 pour chaque kilomètre en sus jusqu'à 300km et 1 fr. 40 au-delà. (Dix personnes peuvent y prendre place sans supplément de prix.) Droit de stationnement de 3 fr. par jour jusqu'à 8 jours et de 1 fr. par chaque jour en sus, sans excéder 300 fr. par an.	(r) Les wagons doivent répondre aux conditions voulues pour la sécurité et, notamment, être pourvus du frein Westinghouse et des appareils d'intercommunication adoptés par la Compagnie.
Orléans..	Wagons-salons	Taxe kilométrique de 0 fr. 80 par wagon. Prix de la 1re classe pour chaque voyageur en sus de 3 (Réduit au prix de la 2e classe pour les domestiques.)	(s) Les wagons doivent ne pas dépasser le gabarit et être agréés par la Compagnie comme remplissant les conditions voulues de sécurité.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
P.-L.-M.	Wagons-salons	Taxe kilométrique de 0 f. 75 par wagon pour les trains omnibus et directs, 1 fr. pour les express, 1 fr. 25 pour les rapides. Taxe supplémentaire comme sur l'Orléans, pour les voyageurs en sus de 3.	(*t*) Les wagons ne doivent pas dépasser le gabarit.
Midi.....	Wagons-salons	Taxe kilométrique de 1 fr. par wagon. Prix de la 1re classe pour chaque voyageur en sus de 3.	(*u*) La Compagnie reste juge de l'opportunité de la mise en circulation, qui est en tout cas subordonnée au gabarit.
État.....	Wagons-salons	Comme pour le réseau d'Orléans.	(*s*) Comme ci-dessus.
		3e MATÉRIEL APPARTENANT A D'AUTRES COMPAGNIES	
Orléans..	»	Mêmes taxes que pour le matériel analogue de la Compagnie, plus une perception de : 1° 15 fr. ou 25 fr. pour les voitures-coupés, coupés-lits, fauteuils-lits ou lits-toilette, suivant que le parcours n'excède pas ou dépasse 250 km ; 2° 30 fr. ou 50 fr. pour les wagons-salons, dans les mêmes limites de parcours.	(*v*) La Compagnie reste juge de l'opportunité de la mise en circulation.

RÉSEAUX	NATURE DES PLACES	PRIX	OBSERVATIONS
P.-L.-M.	»	Mêmes taxes que pour le matériel analogue de la Compagnie, plus une perception totale kilométrique de : 0 fr. 25 par wagon-salon italien; 0 fr. 065 par essieu pour les voitures à plus de 2 essieux; 0 fr. 13 pour toute autre voiture.	(*v*) Comme ci-dessus.
Midi.....	Voitures de 1re, 2e ou 3e classe, Coupés, Coupés-lits, Fauteuils-lits, Lits-toilette,	Mêmes taxes que pour le matériel analogue de la Compagnie, plus une perception de 22 fr. par voiture ou coupé, pour les parcours de 250km au plus, et de 33 fr., pour les parcours supérieurs.	(*v*) Comme ci-dessus.
	Wagons-lits.	Taxe égale au prix de 5 billets de 1re classe, plus 44 fr. ou 66 fr. par wagon, suivant que le parcours n'excède pas ou dépasse 250km (supplément s'il y a plus de 5 voyageurs).	
	Voitures-salons	Mêmes taxes que pour le matériel analogue de la Compagnie, plus les mêmes perceptions que pour les wagons-lits.	
Etat.....	»	Mêmes taxes que pour le matériel analogue de l'Administration, plus une perception de : 1° 15 fr. ou 25 fr., pour les voitures de 1re classe, voitures-coupés, coupés-lits, fauteuils-lits, ou lits-toilette, suivant que leur parcours n'excède pas ou dépasse 250km; 2° 30 fr. ou 50 fr., pour les wagons-salons, dans les mêmes limites de parcours.	(*v*) Comme ci-dessus.

9. **Trains spéciaux.** — Les Compagnies peuvent, sur la demande des voyageurs, mettre en marche des trains spéciaux de voitures de 1re classe. Elles perçoivent les taxes de la 1re classe, augmentées de 1/10. La perception ne peut être inférieure au minimum de 6 fr. 15 par kilomètre parcouru.

Les demandes doivent être faites, autant que possible, 24 heures au moins à l'avance.

10. **Transport des colons se rendant en Algérie.** — Les colons se rendant en Algérie jouissent, sur les réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, d'une bonification de 50 °/₀ sur les prix de la 3e classe, d'après le tarif général ; ils doivent présenter un acte de locacation provisoire sous promesse de propriété définitive, délivré par le Gouverneur général de l'Algérie en exécution du décret du 15 juillet 1874. Ils peuvent transporter gratuitement 100 kg. de bagages ; l'excédent est taxé au prix ordinaire du tarif.

Les enfants de moins de 3 ans ne paient pas, à la condition d'être tenus sur les genoux de leurs parents.

Les enfants de 3 à 7 ans ne paient que le 1/4 du tarif ; ils ont la franchise pour 50 kg. de bagages. Deux enfants de cet âge ne peuvent occuper qu'une place dans un même compartiment.

11. **Transport des émigrants.** — Des faveurs sont également accordées pour le transport des émigrants qui se rendent en Amérique, par Boulogne, Calais, Dunkerque, le Havre, Bordeaux et Marseille.

Pour jouir des réductions, les émigrants doivent justifier de leur qualité.

Ils ont droit au transport gratuit de 100 kg. de bagages; la taxe sur les excédents est perçue par fraction de 5 kg. jusqu'à 40 kg. et par fraction de 10 kg. au-dessus de 40 kg.

Les enfants de 3 à 12 ans ne paient que demi-place; ils ont la franchise pour 50 kg. de bagages. Deux enfants de cet âge ne peuvent occuper qu'une place dans un même compartiment.

La bonification sur le tarif général varie de 30 à 50 °/₀, pour les voyageurs, et de 0 à 50 °/₀, pour les excédents de bagages.

12. **Réductions consenties en faveur de différentes catégories de personnes.** — En dehors des tarifs proprement dits insérés au recueil Chaix, les Compagnies ont, à la demande de l'Administration ou avec son approbation explicite, consenti, soit d'une manière permanente, soit dans des circonstances déterminées, des réductions notables au profit de certaines catégories de personnes. Nous en donnons ci-après la récapitulation.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Artistes peintres, sculpteurs, architectes, désignés par le Conseil supérieur des Beaux-Arts et ayant obtenu une bourse de voyage.	État	50 %	
Candidats aux bourses nationales, départementales et communales, prenant part aux concours organisés au chef-lieu du département.	État	75 %	Demi-tarif à l'aller, gratuité au retour. — Production d'un certificat établissant la participation au concours.
Choristes et **instrumentistes** faisant partie de Sociétés, à l'occasion de concours ou de réunions musicales.	Nord Est Ouest Orléans P.-L.-M. Midi Etat	50 % 50 % 50 % 50 % 50 % 50 % 50 %	Par groupe de 10 au minimum. Par groupe de nombre indéterminé. Retour individuel. Par groupe de 10 au minimum. Exceptionnellement pour des concours importants, retour individuel. Par groupe de 25 au minimum. Par groupe de 20 au minimum. Billet collectif d'aller et retour, sur état et bulletins nominatifs. Par groupe de 15 au minimum. Par groupe de 10 au minimum.
Membres des Sociétés **colombophiles** ou personnes accompagnant une expédition de pigeons voyageurs.	Nord Est Ouest Orléans P.-L.-M. État	Gratuité Gratuité Gratuité Gratuité 50 % 50 %	Gratuité pour aller et retour en 3e classe, quand l'expédition comporte deux wagons de pigeons. Id. Id. Id. Permis de 3e classe à l'aller, quand l'expédition comporte un wagon de pigeons. NOTA. — La Compagnie du Nord exonère le transport des pigeons de la surtaxe de 5 % et accorde la gratuité pour le retour des paniers vides. La Compagnie de l'Est ramène gratuitement les paniers vides. L'Ouest exonère de la surtaxe de 5 % les paniers vides au retour. La Compagnie du Midi accorde une réduction de 50 % pour les pigeons, par expédition de 50 kg. au moins, et ramène gratuitement les paniers vides. L'Administration des chemins de fer de l'Etat a le même régime que la Compagnie du Nord.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Délégués aux Congrès ou réunions scientifiques ou économiques.	Tous les réseaux	50 %	Conditions variables suivant les réseaux.
Elèves de l'École de dessin du dépôt de la Guerre.	Tous les réseaux	50 %	Cartes d'abonnement à ¼ tarif. Limite d'âge de 21 ans.
Élèves de l'École d'apprentissage de Dellys (Algérie).	Lignes d'Algérie	50 %	Billets à ½ tarif.
Professeurs des Écoles d'enfants de troupe.	Tous les réseaux	50 %	
Professeurs des Écoles de sourds-muets.	Tous les réseaux	50 %	Bons délivrés sur la demande du directeur de l'institution.
Professeurs de diverses Écoles de la marine.	Tous les réseaux	50 %	Réduction accordée sur la demande du préfet maritime ou du chef de service délégué. Voir la circulaire du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 17 septembre 1884, et la dépêche au Ministre de la marine, en date du 15 décembre 1884.
Visiteurs de l'Exposition universelle de Vienne en 1873.	Est P.-L.-M.	25 %	Billets d'aller et retour pendant 1 à 2 mois.
Visiteurs de l'Exposition universelle de Paris en 1878.	Tous les réseaux	25 à 40 %	Billets d'aller et retour à durée variable.
Ouvriers délégués à l'Exposition universelle de Paris en 1878.	Tous les réseaux	50 %	Conditions diverses suivant les réseaux.
Membres des Sociétés de Géographie, à l'occasion des congrès.	Tous les réseaux	50 %	Paiement du plein tarif à l'aller. Constatation du paiement par une carte spéciale sur la présentation de laquelle le retour peut se faire gratuitement.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Gymnastes, en sociétés, à l'occasion de concours ou de réunions.	Tous les réseaux	50 %	Par groupe de 10 au minimum. Retour individuel.
Indigents.	Tous les réseaux	50 %	Bien que prévue par le cahier des charges (art. 48), la réduction n'a pas été réglementée. Voir la loi du 10 mai 1838 sur les attributions des conseils généraux, comprenant parmi les dépenses ordinaires les frais de route des indigents; la circulaire du Ministre de l'intérieur aux préfets, en date du 8 décembre 1865, sur les réquisitions à adresser aux Compagnies par les préfets et sur le remboursement des frais de transport: la circulaire du Ministre de l'intérieur aux préfets, en date du 22 mars 1866, sur les mêmes objets; la circulaire du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 5 novembre 1880, concernant le modèle du titre d'admission à la clinique ophtalmologique des Quinze-Vingts. Les indigents étrangers, rapatriés aux frais de leur Gouvernement, reçoivent des bons de circulation à demi-tarif, sur la demande de leur consul.
Instituteurs ou **Institutrices primaires** et **Élèves-Maîtres**, chargés de classes aux écoles annexes des écoles normales primaires.	Tous les réseaux	50 %	Billets à ½ tarif, délivrés sur la présentation d'un bulletin extrait d'un carnet à souche et visé par l'Inspecteur d'académie ou par l'inspecteur primaire. Le porteur doit être en outre muni de sa photographie, revêtue de sa signature et de celle de l'inspecteur d'académie ou de l'inspecteur primaire. Voir les textes suivants : 1° Circulaire du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 27 novembre 1878, leur demandant d'étendre aux instituteurs primaires le bénéfice du transport à ½ tarif, consenti au profit de certaines congrégations religieuses enseignantes; 2° Arrêté du Ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, en date du 23 juin 1879, déterminant les fonctions admises par les Compagnies au bénéfice de la réduction, la forme de la demande et les motifs de déplacement (nomination à une première résidence ou changement de résidence; convocation par le préfet, le recteur, l'inspecteur d'académie, l'inspecteur

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
			primaire; visite à la famille, à l'époque des vacances scolaires; concours cantonal ou régional des écoles; examens pour le certificat d'études; appel par le chef hiérarchique, sur un point du département, à une conférence pédagogique ou à une réunion de l'association de secours mutuels des instituteurs; voyage pour aller verser le produit de la caisse d'épargne scolaire; audience au Ministère de l'instruction publique; convocation par les chefs hiérarchiques à une conférence d'instituteurs, à une exposition scolaire, ou à une réunion autorisée de sociétés savantes; envoi dans un établissement thermal ou thérapeutique; 3° Circulaire du Ministre de l'instruction publique aux préfets, en date du 26 mai 1884, prenant acte de la promesse des Compagnies d'accorder sans restriction le bénéfice du ¼ tarif, pour tous les voyages, sur le vu d'une autorisation de l'inspecteur d'académie et de l'inspecteur primaire et fixant le modèle de la carte de demande; 4° Circulaire conforme du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 13 juin 1884; 5° Circulaires du Ministre de l'instruction publique aux préfets, en date du 15 juillet 1884, et du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 20 décembre 1884, sur le modèle des cartes de demande de ¼ tarif; 6° Circulaires du Ministre de l'instruction publique aux préfets, en date du 15 juillet 1885, et du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 29 juillet 1885, concernant des modifications au mode de délivrance des billets à prix réduit, créant des feuilles de route valables pour deux mois, et prescrivant le port de la photographie comme il est dit ci-dessus.
Instituteurs et Institutrices relevant du Ministère de la marine.	Tous les réseaux	50 %	Bons de circulation à ¼ tarif, délivrés sur la demande de l'autorité militaire.
Professeurs de l'Institution nationale des jeunes aveugles.	Tous les réseaux	50 %	Bons délivrés sur la demande du directeur.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Malades envoyés par les municipalités à l'Institut Pasteur.	Tous les réseaux	50 %	Bons nominatifs de demi-place en 3e classe, délivrés sur la demande des préfets. Voir les circulaires ministérielles des 30 septembre 1886 et 1er mars 1887.
Marins et **Militaires** réformés, avec gratification renouvelable, lors de leur convocation devant les commissions chargées de statuer sur le maintien ou la suppression de cette gratification.	État	75 %	Billets délivrés sur la présentation de l'ordre de convocation.
	Tous les autres réseaux	50 %	Billets à demi-tarif délivrés sur la présentation de l'ordre de convocation. Voir les circulaires du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 1er février 1883, du 21 septembre 1883 et du 14 janvier 1884, et celle du Ministre de la marine du 2 août 1884, concernant le modèle d'ordre de convocation.
Anciens **Marins** et **Militaires** hospitalisés aux frais de l'État et dont les blessures ou les infirmités nécessitent l'emploi des eaux thermales (1).	Tous les réseaux	50 %	Présentation d'un bon spécial de chemin de fer délivré par l'Intendance et donnant droit au transport à demi-tarif, aux frais de l'État.
Ouvriers agricoles, à l'époque des grands travaux de la culture et dans des circonstances particulières.	Nord	50 %	Plein tarif à l'aller, gratuité au retour. Présentation d'une carte spéciale. Parcours de 150 km. au moins.
	Ouest	50 %	Plein tarif à l'aller, gratuité au retour. Présentation d'une carte spéciale.
	Orléans	50 %	Plein tarif, gratuité au retour sur la présentation d'un certificat délivré par le maire de la commune où l'ouvrier a travaillé.
	État	40 %	Billets d'aller et retour valables pendant deux mois et délivrés sur le vu d'un certificat du maire de la commune où réside l'ouvrier. (Les Compagnies du Nord, de l'Ouest et d'Orléans ont déclaré ne consentir la réduction qu'à titre d'essai.)

(1) Voir la circulaire du Ministre de la guerre, en date du 24 juin 1872, sur le transport des gardes-mobiles, mobilisés et volontaires envoyés aux eaux thermales, aux frais du département de la Guerre.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Préfets.	Tous les réseaux	Gratuité	Aux termes de la circulaire ministérielle du 6 octobre 1847, les préfets ont droit au transport gratuit dans l'étendue de leur département, dès qu'ils se déclarent en tournée de service. Les Compagnies ont étendu ce privilège et délivrent annuellement aux préfets des cartes de circulation leur permettant de se rendre gratuitement à Paris.
Agents du service du Phylloxera — Délégués régionaux nommés par le Ministre de l'agriculture.	Orléans Midi Etat	Gratuité	Cartes de circulation valables sur tout le réseau.
Agents du service du Phylloxera — Délégués départementaux nommés par les préfets.	P.-L.-M. »	50 % »	Production d'une carte spéciale. Traitement semblable, sur la demande directe des préfets aux Compagnies.
Elèves du Prytanée militaire de La Flèche.	Tous les réseaux	50 %	Billets à demi-tarif.
Religieux et Religieuses appartenant à des congrégations reconnues par l'Etat et se livrant gratuitement à l'éducation des enfants pauvres ou au soin des malades.	Tous les réseaux	50 %	Billets à demi-tarif délivrés sur la présentation d'une pièce émanant du supérieur hiérarchique.
Sapeurs-Pompiers voyageant en corps à l'occasion de concours ou réunions.	Tous les réseaux	50 %	
Secrétaires généraux de Préfecture.	Tous les réseaux	Gratuité	Les secrétaires généraux jouissent des mêmes prérogatives que les préfets, quand ils sont appelés à les suppléer.
Soldats mis à la disposition des cultivateurs pour les travaux de la moisson.	Tous les réseaux	75 %	Billets au quart du tarif délivrés sur le vu d'une feuille de route ou d'une permission.

CATÉGORIES	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Tireurs, à l'occasion de concours ou de réunions.	Tous les réseaux	50 %	Plein tarif à l'aller, gratuité au retour. Le voyage doit s'effectuer par groupe à l'aller; le retour peut avoir lieu isolément. Chaque tireur doit être porteur d'une carte spéciale nominative, délivrée par le comité organisateur de la réunion. Voir une circulaire du Ministre de la guerre, du 16 décembre 1878.
Toucheurs de bestiaux.	Nord Ouest P.-L.-M.	50 %	Un ou deux permis de 3e classe à l'aller, suivant que l'expédition comporte un ou plus d'un wagon.
	Est Midi Etat	Gratuité	Un ou deux permis de 3e classe, aller et retour, suivant que l'expédition comporte un ou plus d'un wagon. NOTA. — Ces permis comprennent le transport des chiens.

A cette liste, il convient d'ajouter, pour mémoire, les permis ou les billets à prix réduit que les Compagnies sont dans l'usage de délivrer à leurs agents, à leurs entrepreneurs et fournisseurs, à la famille de ces agents ou entrepreneurs; aux agents de l'octroi de Paris, du service municipal de Paris, de l'Assistance publique; au personnel enseignant d l'École polytechnique (par assimilation avec les élèves); aux élèves des Écoles normale supérieure, des Ponts et chaussées, des Mines, Centrale, des Arts et métiers, des maisons d'éducation de la Légion d'honneur, etc.; aux journalistes; aux sociétés de bienfaisance, de sauveteurs, d'anciens militaires ou marins, nautiques et hippiques, de patronage, etc.; aux entrepreneurs de fêtes, aux troupes théâtrales, aux aéronautes; aux membres du club alpin; aux élèves en excursion; aux nourrices voyageant par groupes. Nous devons enfin noter les permis accordés aux journalistes, en échange de la publicité relative au service des trains, aux voyages circulaires, aux assemblées générales, etc.

13. Tarifs communs ou internationaux. — Les grandes Compagnies françaises ont concerté, soit entre elles, soit avec des Compagnies étrangères, des tarifs communs qui permettent aux voyageurs de ne point

subir aux points de passage d'un réseau à l'autre les ennuis et les inconvénients de tout genre qu'entraînent l'achat d'un billet, ainsi que la réception et le réenregistrement des bagages. L'Administration a toujours cherché à étendre l'usage de ces tarifs; M. Varroy, Ministre des travaux publics, avait même inscrit dans son projet de convention de 1882 une clause aux termes de laquelle la Compagnie d'Orléans s'engageait à délivrer des billets directs d'un point quelconque de son réseau à un point quelconque des autres réseaux, dont le concessionnaire serait soumis à la même obligation ou l'accepterait.

Nous n'avons pas d'explications à fournir sur ces tarifs qui, dans leur ensemble, sont assujettis aux mêmes règles d'application que les tarifs intérieurs de chaque réseau.

Parmi les tarifs communs entre Compagnies françaises, nous signalerons spécialement des tarifs pour billets d'aller et retour et cartes d'abonnement, permettant de prendre indifféremment divers itinéraires; des tarifs très réduits pour le transport des émigrants des principaux points de la frontière de l'Est vers Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, le Havre, Bordeaux et Marseille ; des cartes d'abonnement ; des billets d'excursion ou de voyages circulaires. Les prix des tarifs communs de cartes d'abonnement diffèrent peu de ceux que nous avons relatés, page 131. Ils comprennent les relations suivantes : Est et Paris-Lyon-Méditerranée, les deux réseaux ; Orléans et Ouest, Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans et État, jusqu'à 1500 km ; Orléans et Midi, jusqu'à 1400km.

Parmi les tarifs internationaux, nous relevons des tarifs pour billets d'aller et retour à long délai de Londres aux stations balnéaires du littoral Méditerranéen ; de Paris à Berne ; de Londres à Milan ; de Londres à Brindisi, Naples et Venise; des billets de voyages circulaires en Espagne, au Maroc, en Italie, etc.

Il convient de mentionner encore des tarifs communs concertés entre les Compagnies de chemins de fer et des Compagnies de navigation maritime, par exemple pour les voyageurs se rendant de Paris aux escales de l'Orient.

---

§ 4. — DISPOSITIONS SPÉCIALES DU CAHIER DES CHARGES POUR CERTAINES CATÉGORIES DE PERSONNES.

1. Indications générales. — Certaines catégories de personnes jouissent, en vertu du cahier des charges, de réductions sur le tarif légal ou général; d'autres ont même droit à la gratuité du transport.

Nous résumons dans le tableau suivant les indications générales relatives à ces transports particuliers. Puis nous reviendrons avec détails, dans un chapitre spécial, sur les plus intéressants, ceux des militaires et marins.

CATÉGORIES	QUOTITÉ DE LA RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Aliénés accompagnés d'infirmiers ou de gendarmes.	Taxe de 0 fr. 20 par kilomètre, non compris l'impôt.	Assimilation aux prisonniers et, par suite, application de l'article 57 du cahier des charges. Taxe applicable par compartiment de 2e classe. Voir : 1° la circulaire du Ministre des travaux publics aux préfets et aux chefs de service du contrôle, en date du 15 juin 1858, prescrivant cette assimilation; 2° la circulaire ministérielle, en date du 15 juin 1866, déclarant l'assimilation applicable aux aliénés militaires. Se reporter aussi à la circulaire du Ministre de l'intérieur aux préfets, du 30 novembre 1863, sur le remboursement des sommes dues aux Compagnies.
Agents des **Contributions indirectes** et des **Douanes** chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de de l'impôt.	Gratuité.	Art. 55, § 2, du cahier des charges. Ces agents n'ont, bien entendu, de droits à la circulation gratuite que dans l'étendue de leur circonscription.
Enfants { au-dessous de trois ans.	Gratuité	Voir page 103.
Enfants { de trois à sept ans.	50 °/₀	
Fonctionnaires et agents chargés du contrôle, de l'inspection et de la surveillance des chemins de fer.	Gratuité.	Art. 55. § 1. — Cartes de circulation délivrées annuellement par le Ministre des travaux publics et visées par un représentant de la Compagnie. Les préfets ont le droit de circulation gratuite, dans l'étendue de leur département, dès qu'ils se déclarent en tournée de service. (Circulaire ministérielle du 6 octobre 1847). Les autres fonctionnaires doivent être porteurs d'une carte de circulation, délivrée et signée par le Ministre (Circulaire du 6 octobre 1847) et visée pour exécution par le représentant de la Compagnie (Circulaire du 10 novembre 1847). Ces cartes sont valables pour les voitures de toute classe ; elles mentionnent, au besoin, le droit de circulation sur les machines, sur la voie, dans les gares et ateliers; elles sont renouvelées annuellement (Circulaire du 23 avril 1849). Elles sont personnelles ; en cas de perte, le titulaire doit en aviser immédiatement l'Administration et la Compagnie (Circulaire du 10 novembre 1847).

CATÉGORIES	QUOTITÉ DE LA RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
		L'Administration supérieure accorde aux commissaires la libre circulation jusqu'à la résidence de leurs collègues des circonscriptions contiguës à la leur, afin de faciliter leurs relations de service (Circulaire du 19 novembre 1857). Les agents du contrôle, ayant en principe le droit de circulation sur tout le réseau auquel ils sont attachés (comme conséquence du droit de verbaliser qui leur a été attribué par la loi du 15 juillet 1845), peuvent sortir des limites de leur circonscription à charge de remettre une réquisition écrite au chef de gare. La Compagnie peut ensuite soumettre cette réquisition à l'appréciation du Ministre (Circulaire du 28 juillet 1846). Les fonctionnaires nouvellement institués ou appelés à une autre résidence ont le libre parcours, en exhibant leur commission (Circulaire ministérielle du 21 janvier 1853). Les fonctionnaires en congé régulier jouissent de la même prérogative sur l'exhibition de leur lettre de congé ou de permission, émanant soit du Ministre, soit du chef du service du contrôle (Circulaire du 9 septembre 1863). Leur droit de circulation en service s'applique sans conteste aux trains de marchandises.
Militaires ou marins.	»	Pour mémoire. Voir ci-après le chapitre spécial consacré aux transports militaires.
Agents du service des Postes.	Gratuité.	Agents prenant place dans les compartiments de 2e classe réservés au service des dépêches ou dans les voitures spéciales affectées à ce service. — Agents chargés d'une mission ou d'un service accidentel et prenant place dans une voiture de 2e classe ou dans une voiture de 1re classe, si le train ne comporte pas de voitures de 2e classe (Art. 56, § 1, 2 et 12 du cahier des charges). Le Ministre des postes et des télégraphes profite souvent des autorisations qu'il a à délivrer aux Compagnies en vue de l'installation et de l'usage des appareils télégraphiques, pour obtenir d'elles des immunités supplémentaires en faveur des agents de son département.

CATÉGORIES	QUOTITÉ DE LA RÉDUCTION	MODE ET CONDITIONS D'APPLICATION
Prisonniers (prévenus, accusés ou condamnés) et leurs gardiens. Jeunes **Délinquants**.	Taxe de 0 fr. 20 par kilomètre, non compris l'impôt. 1/2 du tarif légal (réduit au 1/4 pour les gendarmes).	Quand le transport a lieu dans les voitures de la Compagnie, la taxe de 0 fr. 20 est due pour chaque compartiment de 2e classe occupé par un ou plusieurs prisonniers et leurs gardiens (Art. 57 du cahier des charges). Quand le transport a lieu dans des wagons ou voitures cellulaires appartenant à l'État ou aux départements. Ces wagons ou voitures circulent gratuitement (Art. 57 du cahier des charges). Voir les circulaires suivantes du Ministre des travaux publics : 1° 6 août 1857. — Interdiction de placer les détenus et leurs gardiens dans les mêmes compartiments que les voyageurs ordinaires (prohibition devant s'appliquer également aux jeunes délinquants transférés dans des établissements d'éducation). 2° 29 octobre 1857. — Prescription de prévenir les Compagnies deux heures au moins avant le passage du train. 3° 25 juin 1862. — Avis que le Ministre de l'intérieur a pris le parti de ne pas exiger l'isolement des jeunes délinquants et d'admettre leur transport en 3e classe, ainsi que celui de leurs gardiens, au prix du tarif ordinaire. 4° 16 décembre 1880. — Invitation de réserver un local dans les gares, pour permettre aux gendarmes et aux prisonniers d'attendre le passage du train. (Se reporter à une circulaire du Ministre de la guerre du 15 octobre 1880.) Voir la circulaire précitée du Ministre de l'intérieur, du 30 novembre 1863, sur le paiement des sommes dues aux Compagnies. Consulter aussi la circulaire du Ministre de la justice aux procureurs généraux, en date du 29 novembre 1884, sur les réquisitions relatives au transport des prévenus ou accusés, ainsi que de leur escorte, à l'aller et au retour. NOTA. — Les prisonniers de guerre sont assimilés aux militaires (Circulaire du Ministre des travaux publics, du 6 juillet 1859).
Agents du service des **Télégraphes**.	Gratuité.	La gratuité est accordée aux agents voyageant pour le service de la ligne électrique (Art. 58 du cahier des charges). Le Ministre des postes et des télégraphes a étendu les immunités attribuées à ces agents, comme il est indiqué ci-dessus à propos des agents des postes.

2. **Observations concernant les commissaires et inspecteurs de police et les agents de la préfecture de police.** — Les commissaires spéciaux et inspecteurs de police n'ont pas droit à la circulation gratuite sur les chemins de fer. Ce n'est donc qu'à titre gracieux que les Compagnies peuvent leur délivrer des permis. Les commissaires sont toutefois autorisés à délivrer des réquisitions sur le vu desquelles les agents de la Compagnie leur remettent des billets : le prix de ces billets est payé ultérieurement sur les fonds du Ministère de l'intérieur. Quant aux inspecteurs de police, ils ne peuvent circuler dans les mêmes conditions qu'en présentant une réquisition signée par le préfet, le sous-préfet, le directeur de la sûreté générale, un commissaire divisionnaire ou un commissaire spécial de la police des chemins de fer.

Nous avons eu déjà l'occasion de dire qu'aux termes du décret du 15 avril 1863, dans les localités où il n'existe pas de commissaire spécial, le commissaire central ou le commissaire du lieu exerce la surveillance du chemin de fer, conformément au décret du 22 février 1855. Ces agents n'ont pas la faculté de réquisition (Circulaires du Ministre de l'intérieur du 6 septembre 1867 et du 15 juillet 1872); ils doivent faire l'avance du prix de leur transport, quand des événements graves les obligent à se déplacer.

3. **Observations concernant les magistrats instructeurs.** — La gratuité de circulation n'est pas davantage attribuée aux magistrats instructeurs. Toutefois, le Ministre des travaux publics a, par une circulaire du 9 novembre 1875, invité les Compagnies à les admettre dans le premier train en partance pour les transports judiciaires, sans considérer si ce train est un train de voyageurs, de marchandises ou de service.

§ 5. — TARIFS GÉNÉRAUX ET SPÉCIAUX POUR LES BAGAGES

RÈGLES D'APPLICATION

1. Tarifs des grandes Compagnies. — Les tarifs généraux des Compagnies sont tous conformes aux prescriptions du cahier des charges, en ce qui concerne le poids des bagages que les voyageurs peuvent faire transporter gratuitement : ce poids est de 30 kilogrammes pour les voyageurs à plein tarif et pour les militaires ; il est réduit à 20 kilogrammes pour les enfants voyageant à demi-place; la franchise ne s'applique pas aux enfants au-dessous de 3 ans, qui voyagent sans billet sur les genoux des personnes dont ils sont accompagnés.

Il en est de même de la plupart des tarifs spéciaux. Cependant nous avons eu l'occasion de signaler précédemment certaines exceptions pour les abonnés à grand parcours du réseau d'Orléans, qui jouissent de la franchise jusqu'à concurrence de 50 kilogrammes ; pour une partie des abonnés élèves ou ouvriers qui sont au contraire privés de la franchise ; pour les colons se rendant en Algérie et les émigrants se rendant en Amérique, auxquels est accordé le transport gratuit de poids notablement supérieurs au chiffre normal. Mais ce sont là des dispositions exceptionnelles dont nous ferons abstraction dans la suite de notre exposé (1).

Quant aux taxes de transport des excédents, elles sont établies sur les bases que voici.

Ainsi que nous l'avons dit, page 104, l'article 42 du cahier des charges fixe le prix par tonne et par kilomètre à 0 fr. 36, non compris l'impôt, soit 0 fr. 4032, y compris l'impôt du décime et du double décime institué avant la guerre, et à 0 fr. 44352, y compris l'impôt supplémentaire créé par la loi du 16 septembre 1871.

D'autre part, l'article 47 porte que ce prix n'est pas applicable aux excédents de bagages qui péseraient isolément ou ensemble 40 kilogrammes au plus et qu'un prix exceptionnel sera déterminé par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie. Un arrêté ministériel du 7 décembre 1876 a autorisé les Compagnies à percevoir, en vertu de cette disposition, une taxe de 0 fr. 50, non compris l'impôt de 1871, soit une taxe nette d'envi-

(1) Nous signalons au passage un arrêté du directeur général des Postes, en date du 10 janvier 1856, interdisant aux agents chargés d'accompagner les dépêches d'emporter avec eux des colis autres que des sacs de nuit renfermant des effets à leur usage personnel.

ron 0 fr. 45, déduction faite de tous les impôts, ou de 0 fr. 55, y compris au contraire tous ces impôts.

En fait, les tarifs réellement perçus par les grandes Compagnies sont ceux que nous venons d'indiquer, sauf quelques réductions provenant notamment de l'application de distances conventionnelles. Nous devons toutefois signaler une légère particularité du réseau de Lyon : sur ce réseau, la taxe par tonne et par kilomètre, pour les excédents de bagages ne pesant pas plus de 40 kilogrammes, est, non de 0 fr. 55, mais de 0 fr. 5544, chiffre exact auquel conduit l'addition des impôts à la taxe nette de 0 fr. 45.

Les coupures de poids sont faites, suivant les prescriptions du cahier des charges, de 5 en 5 kilogrammes, jusqu'à 10 kilogrammes, et de 10 en 10 kilogrammes, au-dessus de cette limite ; ainsi un colis de 2 kilogrammes paie pour 5 kilogrammes, un colis de 7 kilogrammes pour 10 kilogrammes, un colis de 13 kilogrammes pour 20 kilogrammes, etc...

Le minimum de perception est de 0 fr. 40, y compris les impôts, ainsi que les frais de chargement et de déchargement, sur les réseaux de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi : c'est précisément le chiffre porté à l'article 42 du cahier des charges. Sur les réseaux du Nord, de l'Ouest et d'Orléans, le minimum est encore de 0 fr. 40 pour les excédents pesant plus de 40 kilogrammes ; mais il est réduit à 0 fr. 25 pour les excédents pesant 40 kilogrammes ou moins.

2. **Tarifs des chemins de fer de l'État.** — Pour les excédents de bagages pesant au plus 20 kilogrammes, les taxes sont réglées, comme au Nord, sur la base de 0 fr. 55 par tonne et par kilomètre, impôts compris, avec minimum de 0 fr. 25.

Pour les excédents pesant de 20 à 30 kilogrammes, la base initiale est encore de 0 fr. 55, avec minimum de perception de 0 fr. 25 ; mais elle décroît à partir de 150 kilomètres ; le système belge, ou du moins un système approchant, est substitué à celui de la proportionnalité ; au delà de 300 kilomètres, la base pour chaque kilomètre en sus est de 0 fr. 467.

Pour les excédents pesant de 30 à 40 kilogrammes, la base initiale est de même de 0 fr. 55, avec minimum de perception de 0 fr. 25 ; mais elle décroît à partir de 25 kilomètres environ ; au delà de 300 kilomètres, la base pour chaque kilomètre en sus est de 0 fr. 35. A partir de 130 kilomètres environ, il y a identité absolue entre la taxe applicable aux excédents de 20 à 30 kilogrammes et la taxe applicable aux excédents de 30 à 40 kilogrammes.

Enfin, pour les excédents de plus de 40 kilogrammes, la base initiale

est de 0 fr. 44, avec minimum de perception de 0 fr. 40; elle décroît ensuite. Au delà de 300 kilomètres, la base pour chaque kilomètre en sus est de 0 fr. 352.

Comme pour les voyageurs, les variations de la base présentent des anomalies.

Le tableau suivant permet de comparer les taxes du réseau de l'État avec les taxes auxquelles conduirait l'application uniforme des bases de 0 fr. 55 et de 0 fr. 44, admises sur la plupart des réseaux concédés, notamment sur celui du Nord :

DISTANCES	TAXES DE LA COMPAGNIE DU NORD						TAXES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT						DIFFÉRENCE					
	de 0 à 5 kg.	de 5 à 10 kg.	de 10 à 20 kg.	de 20 à 30 kg.	de 30 à 40 kg.	Par tonne au-dessus de 40 kg.	de 0 à 5 kg.	de 5 à 10 kg.	de 10 à 20 kg.	de 20 à 30 kg.	de 30 à 40 kg.	Par tonne au-dessus de 40 kg.	De 0 à 5 kg.	De 5 à 10 kg.	De 10 à 20 kg.	De 20 à 30 kg.	De 30 à 40 kg.	Par tonne au-dessus de 40 kg.
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
50	0,25	0,25	0,55	0,80	1,10	22	0,25	0,25	0,55	0,80	0,95	22 »	»	»	»	»	0,15	»
100	0,25	0,55	1,10	1,65	2,20	44	0,25	0,55	1,10	1,65	1,70	41,25	»	»	»	»	0'50	2,75
200	0,55	1,10	2,20	3,30	4,40	88	0,55	1,10	2,20	3,10	3,10	75,90	»	»	»	0,20	1,30	12,10
300	0,80	1,65	3,30	4,95	6,60	132	0,80	1,65	3,30	4,30	4,30	105,60	»	»	»	0,65	2,30	26,40
400	1,10	2,20	4,40	6,60	8,80	176	1,10	2,20	4,40	5,70	5,70	140,80	»	»	»	0,90	3,10	35,20
500	1,40	2,75	5,50	8,25	11 »	220	1,35	2,75	5,50	7,10	7,10	176 »	0,05	»	»	1,15	3,90	44 »
600	1,65	3,30	6,60	9,90	13,20	264	1,65	3,30	6,60	8,50	8,50	211,20	»	»	»	1,40	4,70	52,80
700	1,95	3,85	7,70	11,55	15,40	308	1,95	3,85	7,70	9,95	9,95	248,15	»	»	»	1,60	5,45	59,85
800	2,20	4,40	8,80	13,20	17,60	352	2,20	4,40	8,80	11,35	11,35	281,60	»	»	»	1,85	6,25	70,40

3. **Frais accessoires.** — Aux termes de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 (le dernier qui soit intervenu pour le règlement des frais accessoires), les expéditions de bagages, quel qu'en soit le poids, donnent lieu à un enregistrement et supportent de ce chef une taxe de 0 fr. 10, impôts compris. Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, la taxe est perçue seulement à la gare expéditrice.

La manutention (chargement et déchargement) des bagages pesant plus de 40 kilogrammes est taxée à raison de 1 fr. 60, non compris l'impôt de 1871, soit à 1 fr. 76, y compris l'impôt : la perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes ; bien que l'arrêté ministériel ne soit pas très nettement libellé à cet égard, elle ne porte que sur les excédents et n'est par suite opérée que si les bagages pèsent plus de 70 kilogrammes.

Les Compagnies pèsent gratuitement les bagages au départ. Les voyageurs peuvent, s'ils le jugent utile, demander, à l'arrivée par exemple, un pesage supplémentaire. Si ce pesage nouveau révèle une erreur à leur préjudice, ils n'ont rien à acquitter ; dans le cas contraire, ils doivent payer 10 c. par fraction indivisible de 100 kilogrammes.

Enfin, quand les Compagnies reçoivent les bagages en dépôt, soit avant le départ, soit après l'arrivée, elles ont droit à cinq centimes, par article et par jour, et à un minimum de perception de 10 centimes. Cette taxe n'est pas soumise à l'impôt.

En 1873, les Compagnies, arguant de l'insuffisance des chiffres déterminés par le Ministre pour les frais accessoires, en ont demandé le relèvement pour l'année 1874. Leur proposition, portée devant la Commission centrale des chemins de fer, y a fait l'objet d'une longue discussion qui n'a pas abouti, faute de renseignements suffisants. Elle a été, depuis, renouvelée à diverses reprises, particulièrement devant la Sous-Commission des tarifs instituée sous la présidence de M. Aucoc et devant le Conseil supérieur des voies de communication.

Les taxes que les Compagnies proposaient de substituer aux taxes antérieures étaient les suivantes :

— Enregistrement des bagages : 15 c., impôts compris, au lieu de 10 c., impôts compris.

— Manutention des bagages : 2 fr. 20, impôts compris, au lieu de 1 fr. 76, impôts compris.

— Dépôt des bagages : 10 c., au lieu de 5 c.

Pour justifier leur demande, elles faisaient valoir les arguments suivants :

1° Le fisc ayant élevé, avec succès, la prétention de considérer la taxe d'enregistrement des bagages comme assujettie à l'impôt de grande

vitesse et cette taxe ayant été cependant maintenue sans majoration, la perception nette pour les Compagnies n'est que de $\frac{0 \text{ fr. } 10}{1,232}$ ou de 0 fr. 081.

De même, la taxe pour frais de manutention ne rend net que 1 fr. 429.

Portées respectivement à 0 fr. 15 et 2 fr. 20, impôts compris, ces deux taxes donneraient aux Compagnies une recette de 0 fr. 122 et de 1 fr. 786 seulement.

Or les dépenses effectives sont de beaucoup supérieures, comme le montre le tableau ci-dessous :

DÉSIGNATION DES OPÉRATIONS	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Enregistrement.....	0,137	0,149	0,216	0,148	0,140	0,153
Manutention.....	3,326	4,475	3,964	2,050	6,960	4,316
Dépôt des bagages.....	0,043	0,048	0,092	0,072	0,080	»

Les chiffres de dépenses indiqués pour la garde des bagages en consigne ne comprennent d'ailleurs pas les risques et indemnités auxquels les Compagnies sont soumises en cas de perte ou d'échange des colis.

2° En principe, bien que le Ministre ait un droit de fixation pour les frais accessoires, ces frais doivent être arrêtés de manière à couvrir les Compagnies de la totalité de leurs débours. La terminologie de l'article 47 du cahier des charges et de l'article 51 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 suffirait à l'établir : le mot *frais*, qui y est employé, ne peut s'entendre que comme corrélatif de ceux de « *déboursés* » et de « *remboursement* » ; le *règlement* des frais ne peut se comprendre que comme impliquant la recherche bona fide du prix de revient et la fixation de la taxe à un taux correspondant. L'auteur du rapport au Roi à l'appui de l'ordonnance de 1846 ne prévoyait point une autre interprétation des textes, lorsqu'il expliquait pourquoi le tarif légal ne déterminait pas les taxes accessoires qui pouvaient être dues à la Compagnie pour les services rendus au public, en dehors du transport proprement dit. En s'exprimant ainsi, il n'admettait certainement pas qu'une partie de la rémunération de ces services accessoires pût être considérée comme implicitement comprise dans la taxe du transport.

3° L'acceptation du dépôt des bagages n'est nullement obligatoire pour les Compagnies, d'après leur cahier des charges.

4° Le taux des frais accessoires n'a pas varié depuis de longues années, malgré l'accroissement des salaires. On ne peut d'ailleurs justifier ce maintien, en invoquant les progrès accomplis dans les procédés d'exploitation :

car ces progrès n'ont pu exercer une influence sensible sur les opérations relatives à l'enregistrement, à la manutention et à la garde des bagages.

Ces arguments n'ont pas, jusqu'ici, convaincu l'Administration. Elle n'a jamais considéré comme probante la raison tirée des textes du cahier des charges et de l'ordonnance de 1846, et de l'obligation qui en résulterait pour le Ministre d'assurer le paiement intégral des débours faits par les Compagnies ; elle a jugé difficile de séparer complètement la taxe de transport des frais accessoires ; elle a considéré que, si, dans l'ensemble, les Compagnies reçoivent une rémunération suffisante, il n'y a pas lieu de chercher une équivalence mathématique entre les divers éléments de cette rémunération et les dépenses correspondantes ; elle a pensé que la solidarité entre ces éléments de la perception totale est trop intime et trop étroite pour permettre d'établir entre eux une distinction absolue. Au surplus, les Compagnies elles-mêmes, tout en affirmant le principe de l'équivalence entre la rémunération et les frais relatifs aux opérations accessoires, n'hésitaient pas à s'en écarter en fait, puisqu'elles se contentaient de solliciter l'autorisation de percevoir des taxes notablement inférieures aux chiffres de dépenses accusés par leurs statistiques. Ces chiffres eux-mêmes étaient trop incertains pour servir de base à une revision des arrêtés ministériels antérieurs.

A la vérité, le Comité consultatif des chemins de fer a conclu, dans sa séance du 19 octobre 1878, à élever le taux des frais accessoires :

— de 0 fr. 10 à 0 fr. 15, impôts compris, pour l'enregistrement des bagages ;
— de 1 fr. 76 à 2 fr. 20, impôts compris, pour leur manutention ;
— de 0 fr. 05 à 0 fr, 10, pour leur dépôt.

Peu après, le 26 novembre 1878, le Conseil supérieur des voies de communication a émis, de son côté, l'avis qu'il y avait lieu d'admettre les chiffres ci-dessous :

— 0 fr. 15, impôts compris, pour l'enregistrement, mais à la condition que le taux de 0 fr. 10 serait rétabli, au cas où l'impôt additionnel de 1871 viendrait à être supprimé ;
— 1 fr. 85, impôts compris, pour la manutention, sous la réserve du rétablissement du prix de 1 fr. 60, en cas de suppression de l'impôt additionnel de 1871 ;
— 0 fr. 10 par article et par jour, pour le dépôt des bagages.

Mais le Ministre a toujours reculé devant l'impopularité de ces relèvements, surtout en ce qui concerne l'enregistrement des bagages, pour lequel la mesure eût atteint un très grand nombre de voyageurs, frappé les petits parcours comme les longs trajets, et provoqué des plaintes et des réclamations innombrables.

4. **Conditions d'application.** — Le modèle de tarifs généraux, que le Ministre des travaux publics a adressé aux Compagnies le 11 septembre 1861 et que nous avons déjà signalé à propos des tarifs de voyageurs, contient les dispositions suivantes.

L'article 8 reproduit l'article 44 du cahier des charges, concernant le poids des bagages transportés gratuitement.

L'article 9 fixe les prix de 0 fr. 50 et de 0 fr. 40 par tonne et par kilomètre, pour les excédents de bagages pesant ensemble ou isolément 40 kilogrammes au plus ou dépassant ce poids.

L'article 10 rappelle les prescriptions du cahier des charges pour les coupures de poids ; il fixe, en outre, les deux minima de 0 fr. 25 et de 0 fr. 40, suivant que les expéditions ne dépassent pas ou excèdent 40 kilogrammes.

L'article 11 est relatif aux bagages des militaires.

Les articles 12, 13 et 14 sont ainsi conçus :

Art. 12. — « Le transport des excédents de bagages a lieu moyen-
« nant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents. »

Art. 13. — « L'enregistrement des bagages est effectué sur la pré-
« sentation du billet de place du voyageur ; il est constaté par la déli-
« vrance d'un bulletin. — Cet enregistrement est accepté pour la station
« inscrite sur le billet délivré au voyageur ; mais, dans le cas où la station
« de départ ne distribuerait pas de billets pour la station définitive indi-
« quée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en est pas moins
« effectué pour cette dernière station, et, par conséquent, les bagages, quelle
« que soit leur destination, ne sont soumis qu'à un seul droit d'enregis-
« trement et à un seul droit de chargement et de déchargement, lorsqu'il
« y a lieu toutefois de percevoir ce dernier droit. »

Art. 14. — « Le bureau de l'enregistrement des bagages est fermé,
« dans toutes les stations, 2 minutes au plus tôt après l'heure fixée par
« l'article 5 pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs
« ayant des bagages. — Les bagages présentés après la fermeture du bu-
« reau sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse,
« et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le tarif général des
« articles de messageries et marchandises à grande vitesse, soit d'après le
« tarif général des marchandises à petite vitesse, première série. Dans ce
« dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses
« bagages par chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voya-
« geurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande
« vitesse et celui de la petite ne se trouveront pas réunis dans la même
« gare. »

Les articles 26, 27, 28 fixent les prix que nous avons précédemment relatés pour l'enregistrement, la manutention et le pesage.

Il en est de même de l'article 29 concernant le dépôt des bagages. Cet article porte d'ailleurs : 1° que le dépôt est constaté, avant le départ, par la délivrance d'un bulletin, et, après l'arrivée, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin de bagages délivré au départ; 2° que la taxe et les dispositions précédentes sont applicables aux bagages déposés dans les bureaux d'omnibus de villes à désigner; 3° que les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le premier train qui doit les conduire à destination sont exempts de tout droit de garde ou de dépôt.

Les Compagnies se sont conformées au modèle. Celle de P.-L.-M. déclare les bureaux d'omnibus dans l'intérieur des villes assujettis aux mêmes règles que les gares pour le dépôt des bagages ; les autres n'en font pas mention.

5. **Objets que le voyageur peut conserver avec lui.** — Les colis qu'un voyageur emporte avec lui ne sont pas tous traités comme des bagages proprement dits. Il en est qui peuvent être conservés dans la voiture. Cela résulte de l'article 65 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui interdit seulement l'entrée des véhicules « aux individus porteurs « d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume « ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs ». Un tribunal a fait application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 à un voyageur qui avait été trouvé, dans une voiture, porteur d'une cage par trop encombrante (Tribunal correctionnel de Neufchâtel, 1er décembre 1876).

Les voyageurs peuvent notamment garder avec eux les valeurs ou les espèces qu'ils ont à transporter, sans que les agents de la Compagnie soient autorisés à se livrer à aucune espèce d'investigation ni à prétendre à la perception d'aucune taxe; toutefois, le poids des espèces en sac, transportées dans ces conditions, est limité à 25 kilogrammes (Circulaires ministérielles du 9 juillet 1857 et du 20 août 1857). Cette limitation est une mesure d'application de l'ordonnance de 1846 (art. 65) : on conçoit, en effet, que des sacs d'espèces trop lourds ou trop volumineux soient gênants, incommodants et même dangereux par les incitations au vol et au crime qu'ils peuvent provoquer. La décision du 20 août 1857 rappelle d'ailleurs qu'en cas de perte les Compagnies sont affranchies de toute responsabilité : c'est un point sur lequel nous reviendrons ultérieurement.

Par une circulaire du 4 novembre 1886, le Ministre des travaux pu-

blics a admis que les voyageurs pouvaient, avec l'assentiment de leurs compagnons de route, garder auprès d'eux les chiens en cage.

Les personnes voyageant avec des permis de circulation ont incontestablement les mêmes droits que les autres, sauf restriction stipulée comme condition de délivrance de ces permis.

Nous avons indiqué, page 138, que les tarifs spéciaux d'abonnement formulaient certaines prohibitions, notamment pour le transport des valeurs; nous ne reviendrons pas sur l'appréciation de ces clauses prohibitives.

6. **Observations sur la définition des bagages.** — On a souvent discuté sur la question de savoir ce qu'il faut entendre par le mot « *bagages* ». Un voyageur peut-il faire enregistrer à ce titre des objets quelconques, sous réserve des prohibitions de police, et spécialement de l'interdiction inscrite dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 pour les matières susceptibles de donner lieu, soit à des explosions, soit à des incendies?

Les principaux monuments de la jurisprudence à cet égard sont les suivants :

— Cour de cassation, 10 décembre 1873 (Cie de l'Ouest contre Brégaro). Arrêt portant « qu'il appartient aux juges du fait d'apprécier, suivant « les circonstances de la cause, ce qui doit être considéré comme bagages, « c'est-à-dire *les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés « à pourvoir aux besoins ou conditions du voyageur* », et reconnaissant que le tribunal et la cour d'appel avaient pu considérer comme tels, eu égard à la situation de fortune d'un voyageur, des dentelles et des bijoux d'une valeur de près de 9 000 francs.

— Cour de cassation, 4 mars 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivoire et Cie). — Arrêt portant que « certains voyageurs peuvent emporter, dans leurs bagages, des objets d'une valeur plus ou moins considérable, et qu'il appartient aux tribunaux d'apprécier dans chaque « affaire, suivant les circonstances de la cause, eu égard notamment à la « situation de fortune du voyageur, à sa profession, au but de son voyage, « quels sont les objets qui peuvent rentrer dans la qualification de bagages », et reconnaissant que le tribunal et la cour avaient pu en fait considérer comme telle une caisse d'échantillons de dentelles emportée par un commis-voyageur.

On peut encore consulter utilement les extraits de jugements ou d'arrêts que voici :

— Tribunal de commerce de Reims, 3 décembre 1867 (Giraux contre Cie de l'Est) : « Sous la dénomination générale de *bagages*, il faut entendre

« tout ce qui est matériellement indispensable à la personne qui se met « en route, pour accomplir son voyage et en atteindre le but. Dès lors, « pourvu qu'ils ne renferment pas d'objets assujettis par leur nature à « une surtaxe, les colis d'échantillons ne peuvent être et ne sont, en effet, « soumis à aucune réglementation particulière. »

— Tribunal de commerce de la Seine, 22 septembre 1883 (Petit contre Cie de l'Est) : « Le mot *bagages* doit s'entendre de colis spéciaux, néces- « saires à la personne du voyageur pendant la durée ou pour l'accomplis- « sement du voyage entrepris. On ne saurait considérer comme bagage « une charrue de deux mètres de longueur, montée sur roues, d'une na- « ture encombrante et ne répondant en aucune façon aux termes de l'ar- « ticle 8 des tarifs généraux de la Compagnie. »

— Arrêt de la cour de Paris, 1er février 1886 (même espèce et mêmes parties) : « En l'absence d'une disposition expresse de la loi qui la précise, « la portée du mot *bagages* ne peut être déterminée que par interprétation; mais, en matière de cahier des charges de chemins de fer, on ne « saurait avoir recours aux règles de l'interprétation des conventions de « droit commun et spécialement admettre, avec l'article 1162 du Code « civil, que, dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a « stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation; c'est à l'État, « qui a concédé les monopoles, qu'il appartient de dire quelle est l'éten- « due des charges dont il a grevé, dans l'intérêt public, les privilèges qu'il « accordait. En conséquence, il est impossible de méconnaître l'autorité « qui s'attache à la lettre du Ministre des travaux publics en date du 11 « mai 1875, aux termes de laquelle, après avoir consulté la Commission « centrale des chemins de fer, le Ministre décide, sous forme d'avis, que « tout voyageur qui a payé le prix de sa place doit être admis à présenter « comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire « transporter avec lui et à revendiquer, pour ce transport, le bénéfice de « la gratuité, jusqu'à la limite de poids fixée par le cahier des charges... « L'Administration a toujours depuis maintenu cette interprétation... A « la faveur de ce précédent, l'usage s'est de plus en plus généralisé de ne « pas considérer seulement comme bagage ce qui peut constituer l'équi- « page d'une personne en voyage, et on ne saurait méconnaître que les « Compagnies ont partout accepté cet usage. Cependant, la règle posée « par le Ministre doit avoir pour limites les nécessités de chargement et « de déchargement des trains à grande vitesse, et, s'il est inadmissible de « restreindre la franchise impartie aux voyageurs aux seuls effets qu'ils « peuvent emporter pour leur usage personnel ou professionnel, il ne le « serait pas moins, étant donnés le temps des arrêts et la capacité des

« wagons affectés aux bagages, de l'étendre à tous les objets quelconques « dont chacun voudrait se faire suivre, quels que fussent leur nature, leur « poids, leur volume... La charrue... était, même avec ses accessoires, « facile à manier et à placer dans le fourgon des bagages... Elle pouvait « être considérée comme faisant partie des bagages du sieur Petit... »

De ces décisions judiciaires, les trois premières étaient relatives au règlement d'indemnités pour perte ou retard dans le transport; la définition qu'elles contiennent était donnée à ce point de vue, beaucoup plus qu'à un point de vue doctrinal. Seuls, le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 22 septembre 1883 et l'arrêt de la cour de Paris du 1er février 1886 sont intervenus à propos du refus d'une Compagnie d'admettre un objet à titre de bagages : encore cette Compagnie était-elle disposée à l'accepter, moyennant un bulletin de garantie, et n'invoquait-elle que l'insuffisance d'emballage.

D'une manière générale, nous croyons qu'un voyageur peut faire transporter des objets quelconques, à titre de bagages, aussi bien dans des malles qu'à découvert, sauf à courir les risques et à s'exposer à un dédommagement incomplet, en cas de perte ou de retard, s'il n'a point fait de déclaration et acquitté telle taxe supplémentaire que de droit. Aucun texte ne le lui interdit. Tout autre système serait vexatoire pour le public, nécessiterait des déclarations, comporterait de la part de la Compagnie des investigations et une vérification des colis, et se heurterait contre des impossibilités matérielles de service.

7. **Déclaration des objets contenus dans les colis. Vérification par les Compagnies.** — Nous venons de dire que les voyageurs ne pouvaient être astreints à déclarer le contenu de leurs colis. Il importe de consulter à ce sujet quelques arrêts de la Cour de cassation :

— 22 novembre 1871 (Cie du Nord contre Chapel et Outin-Bertron). — « La « convention qui se forme entre la Compagnie et le voyageur s'accomplit « dans des circonstances qui excluent, en général, toute explication sur la « qualité du voyageur et le contenu de ses bagages; la nécessité d'une « déclaration de la nature des effets enregistrés est exigée seulement à « l'égard des matières d'or et d'argent et des marchandises précieuses, « soumises par les tarifs à une taxe particulière, à raison de leur valeur; « cette nécessité n'est étendue par aucune disposition législative ou « réglementaire aux bagages qu'un voyageur confie à une Compagnie de « chemins de fer comme bagages l'accompagnant, pourvu que ces échan- « tillons ne puissent être considérés comme des marchandises précieuses. »

— 5 mars 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Relin) : « Les voyageurs ne sont,

« en général, astreints à aucune déclaration pour les bagages qui les « accompagnent. Si cette règle souffre une exception dans le cas où il « s'agit d'objets précieux, soumis à une taxe particulière ad valorem par « l'article 19 des tarifs généraux pour le transport à grande vitesse, les « broderies ne sont pas mentionnées à cet article; vainement on prétend « qu'elles s'y trouvent implicitement comprises sous la dénomination de « *autres valeurs ;* cette expression ne saurait s'appliquer à des marchan- « dises ordinaires, sous prétexte qu'elles représentent, sous un poids ou « un volume relativement faibles, une valeur considérable. »

— 10 décembre 1873 (Cie du Nord contre Brégaro). — « Les textes « invoqués (art. 44 et 47 du cahier des charges et art. 19 des tarifs géné- « raux) n'imposent pas aux voyageurs de faire une déclaration pour les « bagages qui les accompagnent. » (Il s'agissait, dans l'espèce, de bijoux, d'un billet de banque et de pièces d'or.)

— 4 mars 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivoire et Cie). — « Les arttcles 19 et 20 des tarifs généraux ne concernent que les articles « de finances, valeurs et objets précieux expédiés par voie de messagerie; « le texte desdits tarifs, ni celui du cahier des charges, n'impose pas au « voyageur l'obligation de faire une déclaration pour le bagage qui l'ac- « compagne... »

— 1er juillet 1876 (Sellenet contre Administration des contributions indirectes). — « Aucune disposition du cahier des charges n'interdit à la « Compagnie le droit, soit de vérifier les bagages, soit d'exiger une « déclaration du voyageur au sujet de leur contenu et, d'autre part, « .....; la brièveté du délai imparti pour l'enregistrement et l'expédi- « tion des bagages n'implique, à elle seule, qu'une simple difficulté et non « une impossibilité absolue de vérification. »

Le dernier arrêt a été rendu à propos du transport illicite de boissons sans titre de mouvement, c'est-à-dire d'un fait constituant une contravention matérielle. La Compagnie devait nécessairement être condamnée, faute par elle d'avoir pu désigner exactement son commettant. Sans contester les motifs juridiques donnés par la Cour de cassation, il importe de ne pas leur attribuer une importance excessive, eu égard aux circonstances de la cause.

Les quatre autres arrêts posent tous en principe que les voyageurs ne sont pas astreints à une déclaration. Les deux premiers, à l'inverse des deux derniers, font cependant une exception pour l'or, l'argent et les autres objets de valeur énumérés à l'article 47 du cahier des charges, § 4, et passibles d'une taxe ad valorem. Mais il convient de remarquer qu'ils sont intervenus dans des litiges entre des Compagnies et des voyageurs,

au sujet du règlement d'indemnités de perte ou de retard, et qu'il s'agissait de déterminer dans quelle mesure la responsabilité du transporteur pouvait être engagée pour des objets de prix contenus dans les colis. L'intention de la Cour a été sans doute exclusivement de proclamer la nécessité d'une déclaration des matières précieuses et du paiement de la surtaxe correspondante pour mettre en jeu cette responsabilité.

Quoi qu'il en soit, la doctrine qui se dégage des arrêts du 10 décembre 1873 et du 4 mars 1874 nous paraît seule conforme aux principes, si l'on se borne à envisager, comme nous le faisons ici, les obligations des voyageurs. Ni l'ordonnance du 15 novembre 1846, ni le cahier des charges, ni aucun autre texte, n'imposent une déclaration, fût-ce même pour des matières précieuses. L'article 47 du cahier des charges, en prévoyant un tarif particulier pour ces matières, n'a pu avoir en vue que les transports par la voie de la messagerie ; on en acquerra la certitude, si l'on veut bien remarquer que, dans l'énumération de cet article, les bagages sont nettement distingués des finances et valeurs et que, si l'on voulait exiger une déclaration pour les matières précieuses, il faudrait également en exiger une pour les matières qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube et qui sont également dénommées dans la nomenclature de l'article 47. La même observation s'applique à l'arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 7 décembre 1876, portant fixation du tarif exceptionnel, ainsi qu'aux conditions d'application des tarifs généraux. Or, jamais les Compagnies n'ont élevé la prétention de soumettre à une taxe particulière les bagages pesant moins de 200 kilogrammes au mètre cube.

Il y a lieu de remarquer encore que le conditionnement des finances et autres valeurs est régi par des dispositions spéciales. On ne saurait séparer le paiement de la taxe ad valorem de l'exécution de ces dispositions et, dans la plupart des cas, il serait matériellement impossible de s'y conformer, sans faire des envois spéciaux. Ainsi, en définitive, la déclaration équivaudrait à une exclusion.

Cette thèse générale souffre nécessairement des exceptions pour les marchandises dont le transport est subordonné à certaines règles de police, notamment pour les boissons qui ne peuvent être transportées sans un titre de mouvement. La Compagnie pouvant être exposée à des pénalités à raison du transport de ces matières, le voyageur doit en déclarer la présence dans ses bagages, pour permettre aux agents de vérifier que les lois ou règlements sont bien observés ; en négligeant de le faire, il encourrait incontestablement une responsabilité civile au regard du transporteur.

Si, d'une manière générale, la déclaration du contenu des colis n'est pas exigible, les Compagnies ont-elles du moins un droit de vérification ? La question a été résolue affirmativement par l'arrêt du 1er juillet 1876 de la Cour de cassation, que nous avons déjà cité. Il est difficile, en effet, de dénier aux Compagnies la faculté de se prémunir contre les transports illicites qui mettraient ses agents sous le coup de poursuites correctionnelles. Mais en fait, pour les motifs que nous avons indiqués à la fin du paragraphe précédent, cette faculté est illusoire et ne saurait être pratiquement exercée.

8. **Réunion de bagages appartenant à plusieurs voyageurs.** — Lorsque plusieurs voyageurs ont à accomplir le même trajet, ceux d'entre eux dont les bagages excèdent la limite de poids jouissant de la franchise ont intérêt à les réunir aux bagages de leurs compagnons de route qui se trouvent, au contraire, en deçà de cette limite. Ils bénéficient ainsi d'une diminution sur le poids des excédents taxés et peuvent même arriver à ne rien payer à la Compagnie. Un voyageur, par exemple, dont les bagages pèseront 50 kilogrammes et qui aurait par suite à acquitter la taxe de transport pour 20 kilogrammes d'excédent, s'il faisait enregistrer isolément ses colis, ne paiera que pour 10 kilogrammes, s'il peut se joindre à un voyageur dont les bagages ne pèseront que 20 kilogrammes ; il se soustraira à toute taxe, s'il se joint à un voyageur dont les bagages ne pèseront que 10 kilogrammes.

Cette réunion est-elle licite ?

Jamais les Compagnies ne s'y sont opposées pour les membres d'une même famille. Elle ont admis que, dans ce cas, les colis n'avaient pas un caractère personnel, qu'ils appartenaient en commun à la famille et qu'ils pouvaient, dès lors, être présentés ensemble à l'enregistrement et jouir de la gratuité jusqu'à concurrence de la somme des poids partiels susceptibles d'être transportés en franchise pour les divers voyageurs ainsi groupés et unis par des attaches familiales.

Elles ont appliqué le même régime aux membres d'une société effectuant un voyage en commun et en quelque sorte associés dans leur excursion.

Cette pratique a été consacrée incidemment dans les motifs d'un arrêt de la Cour de cassation, en date du 16 décembre 1882 (Biscobi) : « Si diver-
« ses personnes d'une même famille ou d'une même compagnie peuvent
« réunir leurs bagages dans une commune déclaration pour l'enregistre-
« ment, cette réunion se justifie, comme application et exercice du droit
« individuel de chaque voyageur sur partie des bagages ainsi déclarés et
« qui restent leur propriété ou à leur disposition pour le moment de
« l'arrivée. »

A part les exceptions que nous venons de signaler, l'autorité judiciaire a généralement refusé aux voyageurs la faculté d'acquérir de leurs compagnons de route, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux, tout ou partie du droit à la franchise pour 30 kilogrammes de bagages. On peut citer, dans ce sens, divers arrêts de cours d'appel (Colmar, 27 septembre 1864; Caen, 25 janvier 1865 ; Rennes, 22 avril 1868 ; Poitiers, 26 janvier 1883), et notamment l'arrêt de la Cour de cassation du 16 décembre 1882 (Biscobi), qui contient les considérants suivants : « Le droit (à la franchise), acces-« soire du droit principal qui concerne la personne même du voyageur, « est inhérent au droit à la place ; il n'en saurait être détaché par un « fait qui aurait pour résultat d'en transporter le bénéfice à un étranger. « Si diverses personnes d'une même famille ou d'une même compagnie « peuvent réunir leurs bagages dans une commune déclaration pour l'en-« registrement, de cette faculté on ne saurait induire, au profit d'un « voyageur, le droit d'exonérer l'excédent de ses propres bagages par « l'emprunt de billets appartenant à des tiers qui en sont dépourvus... »

Certains tribunaux ont vu, dans l'emprunt de billets étrangers, soit une filouterie (Art. 401 du Code pénal), soit une escroquerie (Art. 405 du même Code). Mais leur appréciation ne pouvait prévaloir et n'a point prévalu. Aujourd'hui, la jurisprudence est fixée en ce sens, que le fait constitue une infraction au cahier des charges et aux dispositions des tarifs généraux homologués, et doit être, en vertu de l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, puni des peines prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Nous avons eu déjà l'occasion de dire, comme M. Aucoc et M. Lamé Fleury, les objections que soulève cette application de la loi de 1845. L'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur lequel se fonde la Cour de cassation, vise exclusivement les décisions ministérielles prises *pour l'exécution de cette ordonnance;* il en est de même de l'article 21 de la loi de 1845. Or, si l'on se reporte au titre V du règlement de 1846, c'est-à-dire au titre concernant la perception des taxes, il est facile de constater que tous les articles dont il se compose ont pour but exclusif de déterminer les obligations à la charge des Compagnies et ne touchent point à celles du public. Lors donc que l'on assimilerait les tarifs homologués à des décisions ministérielles, il serait difficile d'en considérer les clauses comme dérivant de l'ordonnance et comme intervenues pour son exécution. C'est une question que nous avons déjà traitée dans le tome III, à propos de la police de l'exploitation des chemins de fer. En ce moment, nous nous bornons à enregistrer la jurisprudence.

Au point de vue civil, il est hors de doute, malgré les objections de

quelques auteurs, que le fait engage la responsabilité de celui qui s'en rend coupable. Les clauses du cahier des charges et celles des tarifs se réfèrent uniquement aux voyageurs considérés isolément ; si elles donnent à chaque voyageur la franchise jusqu'à concurrence d'un minimum déterminé (généralement 30 kilogrammes), elles prévoient en revanche le paiement d'une taxe pour les excédents. Il y a là un contrat individuel, dont la violation fait subir une perte à la Compagnie et donne, par suite, ouverture à une action en dommages-intérêts. Les exceptions admises au profit des personnes appartenant à une même famille ou associées pour un voyage, par suite de la communauté réelle ou supposée des bagages, n'infirment nullement le principe général.

Au point de vue correctionnel et en adoptant la doctrine appliquée par les tribunaux de répression, on doit considérer la contravention comme étant commise dès que les bagages et les billets ont été présentés aux agents chargés de l'enregistrement. Tout est consommé, en effet, de la part du voyageur et les actes ultérieurs lui restent étrangers (Cour de Rennes, 22 avril 1868, Le Gros).

Jusqu'ici, nous n'avons envisagé que la responsabilité du voyageur qui emprunte des billets étrangers pour s'en servir. Quant au voyageur qui prête son ticket, il ne saurait être poursuivi comme complice, puisque les règles du droit pénal sur la complicité ne sont point applicables aux contraventions. Nous croyons, comme M. Féraud-Giraud, qu'il serait difficile de le poursuivre comme co-auteur : car, s'il donne le moyen de tromper la Compagnie, il n'en retire, du moins en général, aucun profit direct, et, de plus, il ne contrevient pas personnellement aux clauses du tarif. Mais une action civile de la Compagnie aurait des chances d'être accueillie. La question a, d'ailleurs, un intérêt presque purement théorique, attendu que les Compagnies prennent des garanties suffisantes en actionnant celui qui a bénéficié de la fraude. Nous n'avons trouvé à cet égard aucun arrêt, ni aucun jugement.

Il convient au surplus de remarquer que la fraude est presque insaisissable pour le voyageur qui emprunte un billet, aussi bien que pour celui qui le prête. Lorsque des compagnons de route réunissent leurs bagages, la Compagnie ne peut, dans la plupart des cas, vérifier s'ils appartiennent à une même famille ou si les conditions dans lesquelles ils effectuent leur voyage établissent entre eux une communauté d'intérêts suffisante pour leur permettre de profiter de la tolérance consacrée par la pratique. Des obstacles de tout ordre s'opposent aux investigations que le transporteur pourrait être tenté d'exercer à cet égard. Ces investigations sont d'autant plus difficiles que les opérations d'enregistrement des baga-

ges se font avec une grande célérité. En outre, les voyageurs peuvent éviter de réunir leurs bagages et atteindre cependant leur but en se partageant par avance les colis, en les groupant de manière à épuiser le droit de franchise inscrit au cahier des charges et aux tarifs, et en se présentant ensuite isolément.

Les difficultés matérielles que nous venons de signaler et la différence de régime que les Compagnies ont cru devoir admettre, suivant que les voyageurs appartiennent ou non, soit à une même famille, soit à une société, expliquent la thèse défendue par plusieurs auteurs fort compétents en faveur de la liberté de réunion des bagages.

Au fait du voyageur qui réunit ses bagages à ceux d'un compagnon de route afin de réduire la somme qu'il a à payer à titre d'excédent, se rattache intimement celui de l'individu qui, sans voyager lui-même, fait transporter des colis par un voyageur ayant peu ou point de bagages. Le caractère juridique de ce dernier fait est, sans aucun doute, le même (Cour de Lyon, 25 février 1863; cour de Caen, 25 janvier 1865). Mais il est plus malaisé encore de surprendre la fraude, puisque le transporteur se trouve en présence d'un voyageur isolé présentant des bagages comme lui appartenant : ce voyageur aura pris les précautions voulues pour que le véritable propriétaire des colis ne soit point révélé par des signes extérieurs et aura mis la Compagnie dans l'impossibilité de défendre ses droits.

9. **Expédition frauduleuse, à titre de bagages, de colis non accompagnés.** — Il suffira de citer le fait, heureusement exceptionnel, d'un individu qui, de connivence avec un employé, expédie des colis à titre de bagages, sans prendre de billet, et adresse ensuite le bulletin par la poste à une tierce personne chargée de retirer ces colis. La Compagnie perd ainsi la taxe à laquelle elle avait droit pour le transport par la voie de la messagerie.

La cour de Paris, appelée à juger ce fait, a condamné, par application de l'article 405 du Code pénal, l'expéditeur et ses deux complices comme coupables du délit d'escroquerie (24 février 1872, Fangeaux et autres).

Un acte différent du précédent, mais présentant cependant quelque analogie, est celui d'un abonné qui se présente à la gare de départ, fait enregistrer un colis, ne l'accompagne pas, se rend le lendemain seulement au lieu de destination avec un second colis et retire simultanément ces deux colis. Le Tribunal correctionnel de la Seine y a vu une infraction aux tarifs, devant être réprimée par application de l'article 79 de l'ordon-

nance du 15 novembre 1846 et de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (27 mars 1884, Richer).

10. **Surveillance des bagages avant l'enregistrement.** — Les voyageurs doivent surveiller leurs bagages avant et pendant l'enregistrement, de manière à éviter les erreurs ou les confusions (Tribunal civil de la Seine, 24 novembre 1863; tribunal de commerce d'Abbeville, 29 novembre 1867).

Cependant, comme nous le verrons plus loin, la responsabilité de la Compagnie est engagée avant la délivrance du bulletin qui constitue l'acte écrit de prise en charge. Les tribunaux ont admis que les Compagnies devaient exercer la surveillance nécessaire pour empêcher la perte ou le détournement des colis remis aux facteurs ou même simplement déposés dans la salle des bagages, pendant que les voyageurs vont prendre leur billet (Cour d'Aix, 11 mars 1871, Cie de P.-L.-M. contre Pernessin; tribunaux de commerce de Strasbourg, 11 décembre 1868, et de Besançon, 12 juin 1869). Ces décisions ont été dictées par des motifs tirés de la nécessité où se trouvent les voyageurs d'abandonner leurs bagages pour aller au guichet de distribution des billets. Elles sont justifiées, lorsque les colis ont été confiés, à un titre quelconque, à un agent de la Compagnie. Mais elles donnent lieu à de sérieuses objections, si le voyageur n'a pas eu soin d'effectuer ce dépôt et a simplement placé ses bagages sur une banquette ou sur le sol. Dans ce dernier cas, la surveillance nous paraît devoir rester à sa charge.

11. **Livraison des colis à l'arrivée.** — Les Compagnies doivent apporter de la célérité dans la distribution des bagages à l'arrivée. Elles ont reçu à cet égard des instructions du Ministre des travaux publics (Circulaire du 23 février 1857).

Les voyageurs ne sont pas tenus de se présenter eux-mêmes pour prendre livraison des bagages; ils peuvent remettre leur bulletin à un tiers. C'est ce que qui a été jugé par la Cour de cassation (18 janvier 1870, Cie de l'Ouest contre Morice et Cie), à l'occasion d'un litige entre la Compagnie de l'Ouest et un entrepreneur de voitures publiques, auquel la Compagnie voulait interdire de retirer des colis pour le compte des voyageurs.

Toutefois, aux termes du type de règlement arrêté par le Ministre des travaux publics à la date des 22 février 1868 et 22 juin 1878 pour la police des gares, à l'exception des voyageurs et des personnes qui les accompagnent ou qui les suivent, les préposés de la Compagnie et les agents des services de correspondance agréés par elle peuvent seuls prendre et porter

les bagages des voitures à l'intérieur des stations ou inversement ; aucune rétribution ne doit être exigée pour ce service. Nous n'avons pas besoin de rappeler combien est difficile la stricte observation de cette mesure d'ordre.

Il peut arriver qu'un voyageur soit débiteur d'une certaine somme à la Compagnie, par exemple à titre de supplément pour changement de classe en cours de route. Les bagages peuvent-ils être retenus à l'arrivée, comme gage du paiement? Le tribunal de la Seine s'est prononcé pour la négative, le 27 février 1857. Mais cette solution est très discutable.

12. Bagages non réclamés à l'arrivée. Vente. — Lorsqu'un voyageur ne réclame pas ses bagages à l'arrivée, il se forme, entre lui et la Compagnie, un contrat de dépôt qui oblige cette dernière à les conserver, sauf perception de la taxe fixée par l'arrêté ministériel sur les frais accessoires (Tribunal de commerce de Rouen, 19 juillet 1871, Moisy et Hérondelle contre Cie de l'Ouest).

Si, dans le délai de six mois à compter de leur arrivée à destination, les colis n'ont pas été réclamés, la Compagnie doit les remettre à l'Administration des domaines, pour être vendus en conformité du décret du 13 août 1810 et après l'accomplissement des formalités prescrites par ce décret (Cour de Paris, 20 avril 1868, Serigiers contre Cie du Nord). Le propriétaire des bagages a un délai de deux ans, à partir de la vente, pour exercer telle revendication que de droit : à l'expiration de ce délai, le prix de vente appartient à l'État, sauf déduction des frais de transport, de magasinage et autres.

Quand des bagages sont ainsi remis à l'Administration des finances, à titre de propriété éventuelle de l'État, les droits de magasinage sont, aux termes d'un arrêté du Ministre des travaux publics du 20 avril 1863, fixés à 36 francs par tonne et perçus par fraction indivisible de 10 kilogrammes. Le montant de la perception ne peut excéder le prix de vente, déduction faite des frais privilégiés.

Cet arrêté est intervenu à la suite de longues controverses entre les Compagnies et l'Administration des finances. Le fisc avait élevé la prétention de régler le prix du magasinage à 2 °/₀ du produit de la vente, en conformité d'un usage accepté par les entrepreneurs de messagerie. Saisi d'un pourvoi au contentieux, le Conseil d'État rejeta le recours comme non recevable, mais en déclarant que la décision du Ministre des finances ne faisait pas obstacle à ce que litige fût porté devant l'autorité compétente (30 novembre 1854, Cie du Nord). Une instance introduite devant le Conseil de préfecture aboutit à une décision favorable à la prétention

du service des domaines. Déférée au Conseil d'État, cette décision fut annulée (26 février 1857), pour incompétence des tribunaux administratifs. Il s'agissait, en effet, d'une difficulté sur l'application des tarifs et sur la quotité des droits que le concessionnaire pouvait exiger des redevables. Portée en conséquence devant l'autorité judiciaire, la contestation se termina par un arrêt de la cour d'appel de Paris, qui donnait gain de cause aux Compagnies (20 décembre 1861) et contre lequel le département des Finances ne crut pas devoir former un pourvoi en cassation. Les négociations entreprises avec les Compagnies furent reprises et le débat prit fin par l'arrêté ministériel précité du 20 avril 1863. Grâce au nouveau tarif, les Compagnies, tout en étant rémunérées de la garde de bagages, ne sont plus autorisées à réclamer des droits excessifs, eu égard au produit de la vente.

L'article 3 de l'arrêté ministériel prescrit d'ailleurs aux Compagnies de remettre à l'Administration du domaine, à la fin de chaque mois, un état des objets abandonnés pendant le dernier mois du semestre précédent.

Si le colis était susceptible de détérioration, la Compagnie ne serait pas obligée de le garder pendant six mois; elle pourrait procéder, en vertu de l'article 106 du Code de commerce : c'est un point sur lequel nous reviendrons en traitant du transport des marchandises.

Les prescriptions du décret de 1810 ont été rappelées par une circulaire ministérielle du 30 juillet 1872.

13. Bagages ou objets perdus par les voyageurs. — L'arrêté ministériel du 20 avril 1863 n'est pas applicable aux colis non enregistrés, oubliés ou perdus par les voyageurs dans les voitures, gares, stations et salles d'attente (Art. 4).

Le Ministre des finances a soutenu, dans une dépêche à son collègue des travaux publics en date du 24 janvier 1863 (visée par l'arrêté du 20 avril 1863), que ni les Compagnies, ni leurs agents, n'avaient droit aux épaves et ne pouvaient être assimilés à des particuliers, pour l'invention des objets que l'accomplissement de leur service avait mis en leur possession. Il a en conséquence revendiqué pour l'État la propriété de ces objets et la faculté d'en disposer dans la forme et sous les réserves indiquées pour les biens vacants et sans maître. Toutefois, la question n'a pas été résolue par l'autorité judiciaire.

Nous nous bornons à signaler, comme intéressant à consulter, un arrêt de la Cour de cassation du 17 mai 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Moiroud). Une caisse avait été laissée par mégarde sur le quai d'une station ; la Compagnie l'avait recueillie, conservée pendant un certain temps dans son

magasin général des objets égarés, puis vendue comme épave de route. Le propriétaire du colis l'avait cependant réclamé; mais aucune recherche n'avait été opérée dans les écritures et la Compagnie avait négligé de prendre les informations voulues avant de procéder à la vente. La Cour de cassation a déclaré que la Compagnie ne pouvait échapper à la réparation du dommage causé au plaignant, en invoquant le silence de ses règlements, attendu que le droit commun suffisait à lui imposer les mesures nécessaires pour que les objets puissent être facilement retrouvés. Elle a d'ailleurs admis l'applicabilité de l'article 2279 du Code civil, qui accorde un délai de trois ans au propriétaire de la chose perdue pour la revendiquer contre celui entre les mains duquel elle se trouve.

Les Compagnies n'ont aucun frais de garde à réclamer pour les objets égarés (Arrêté ministériel du 20 avril 1863, article 4).

14. **Tentative d'un voyageur pour obtenir le prix d'un colis dont il a déjà pris livraison.** — Le voyageur qui parvient à s'emparer de ses bagages à l'arrivée, sans remettre en échange le bulletin à lui délivré par la Compagnie, et qui se fait ensuite remettre ou tente de se faire remettre la valeur des colis en soutenant que la Compagnie les a perdus, commet le délit d'escroquerie ou de tentative d'escroquerie. Il en est de même de toute personne qui utiliserait ainsi un bulletin de bagages indûment resté entre les mains d'un voyageur (Cour de cassation, 9 décembre 1885, Jarlier; cour de Colmar, 26 février 1864, Schœpff; tribunal correctionnel de Belfort, 25 octobre 1878, Cousin; tribunal correctionnel de Saint-Étienne, 13 juillet 1886, L.).

15. **Contraventions aux lois fiscales.** — En traitant du transport des marchandises, nous indiquerons les règles principales auxquelles ce transport est subordonné, au point de vue fiscal, pour certaines catégories de matières.

Nous nous bornons à constater ici que ces règles s'appliquent aux bagages. C'est ainsi qu'un chef de gare de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a été condamné à l'amende, à la suite d'un procès-verbal dressé par deux agents des contributions indirectes pour transport illicite de caisses contenant des fûts d'eau-de-vie, sans acquit-à-caution ni autre titre de mouvement. Le voyageur n'avait pas réclamé la livraison de ces fûts et la Compagnie n'avait pu, conformément à l'article 13 de la loi du 21 juin 1873, désigner son commettant et mettre ainsi l'Administration des contributions indirectes en mesure de poursuivre le véritable auteur de la fraude (Cour de cassation, 1er juillet 1876, Sellenet).

La Cour de cassation a également reconnu qu'un chef de train devait être assimilé à un conducteur de voitures publiques et condamné, par application des lois du 4 germinal an II, du 22 août 1791, du 9 floréal an VII, du 28 avril 1816 et du 2 juin 1875, à la suite de la saisie, dans les lanternes de deux wagons, de paquets de tabac étranger introduits sans déclaration et en violation de l'article 5 du règlement annexé au décret du 31 décembre 1848. Il y a là une contravention matérielle dont les agents ne peuvent se décharger que lorsqu'ils mettent l'Administration des douanes en mesure de poursuivre le véritable auteur de la fraude (3 mars 1877, Cie du Nord et Druon).

Deux autres arrêts de la Cour de cassation, du 14 mars 1884 et du 21 janvier 1885 (Gaydon), ont statué dans le même sens contre un conducteur de train pour saisie de tabac dans un fourgon, bien que cet agent fût placé sous les ordres d'un conducteur-chef. La Cour s'est fondée sur cette considération que, d'après les règlements généraux de la Compagnie, chacun des conducteurs était responsable des faits de son service et devait exercer un contrôle personnel sur les colis introduits dans son fourgon.

Mais nous ne voulons pas multiplier ces exemples et empiéter sur les indications que nous aurons à donner plus loin.

16. **Tarifs communs et internationaux.** — Nous avons indiqué, page 158, que les Compagnies françaises de chemins de fer avaient concerté, soit entre elles, soit avec des Compagnies étrangères de chemins de fer, soit avec des sociétés de navigation maritime, des tarifs communs permettant aux voyageurs de ne point prendre de nouveaux billets et de ne pas faire réenregistrer leurs bagages.

Ces tarifs ne nécessitent aucune explication spéciale. Nous nous bornons à indiquer que certains tarifs internationaux réduisent le poids des bagages en franchise, par suite du régime en vigueur dans les pays étrangers; que d'autres appliquent, pour chaque pays traversé, le régime qui lui est propre; enfin qu'il en est limitant les indemnités éventuelles, au moins à l'étranger, sauf paiement d'une prime d'assurance.

CHAPITRE II

DE L'ABAISSEMENT PROGRESSIF DES TARIFS DE VOYAGEURS

1. Réclamations formulées contre l'élévation des tarifs de voyageurs. — Dans la plupart des discussions parlementaires ou des polémiques auxquelles ont donné lieu les tarifs de chemins de fer, on a entendu s'élever des plaintes contre l'élévation des tarifs de voyageurs sur le réseau français.

Pour réclamer l'abaissement de ces tarifs, on a invoqué l'exemple des pays étrangers, tels que l'Allemagne et la Belgique ; on a fait valoir que des réductions imposées aux Compagnies ou consenties par elles auraient pour effet inévitable de provoquer une augmentation de leur trafic et de leur donner ainsi une large compensation de leurs sacrifices.

On a particulièrement demandé l'application du système différentiel, à base décroissante avec la distance, en s'appuyant sur les heureux résultats de ce système pour le transport des marchandises.

Les Compagnies n'ont pas cru jusqu'ici pouvoir courir les risques d'une réforme radicale. Elles ont néanmoins procédé à des réductions sucessives, par l'extension de plus en plus grande des billets d'aller et retour et autres billets à prix réduit.

2. Abaissement progressif de la taxe kilométrique moyenne depuis 1855. — Ces réductions successives de la taxe kilométrique moyenne sont récapitulées dans le tableau suivant (déduction faite des impôts) :

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	ENSEMBLE DES CHEMINS d'intérêt général
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1855	5,94	5,74	6,50	6,47	5,51	5,20	»	5,91
1856	6,34	6,00	5,88	5,76	5,73	4,69	»	5,76
1857	6,40	5,21	5,94	6,00	5,86	5,08	»	5,95
1858	6,27	6,01	5,83	5,90	5,57	5,03	»	5,87
1859	5,96	5,58	5,42	5,43	5,48	4,80	»	5,15
1860	6,23	5,87	5,61	5,70	5,34	5,19	»	5,64
1861	6,20	5,68	5,53	5,62	5,47	5,04	»	5,61
1862	6,27	5,61	5,32	5,66	5,57	4,98	»	5,59
1863	6,30	5,41	5,34	5,74	5,71	5,07	»	5,62
1864	6,32	5,20	5,36	5,73	5,58	5,55	»	5,60
1865	6,35	5,04	5,31	5,62	5,59	5,31	»	5,53
1866	6,07	4,98	5,33	5,64	5,66	5,32	»	5,51
1867	5,83	4,91	5,11	5,29	5,42	5,09	»	5,29
1868	5,92	4,90	5,16	5,59	5,61	5,12	»	5,40
1869	5,88	4,89	5,13	5,57	5,79	5,13	»	5,31
1870	5,51	4,24	4,25	5,50	5,50	4,18	»	4,95
1871	5,52	4,79	4,53	5,50	4,78	4,14	»	4,88
1872	5,97	5,26	4,98	5,29	5,43	4,77	»	5,31
1873	5,88	5,13	5,00	5,28	5,48	4,77	»	5,30
1874	5,90	4,98	5,00	5,28	5,56	4,85	»	5,31
1875	5,76	4,95	4,93	5,17	5,41	4,84	»	5,21
1876	5,67	4,90	4,86	5,21	5,41	4,91	»	5,17
1877	5,53	4,85	4,92	5,27	5,46	4,94	»	5,20
1878	5,64	4,86	4,75	5,17	5,52	4,94	4,70	5,17
1879	5,61	4,82	4,86	5,19	5,50	4,91	4,71	5,17
1880	5,03	4,73	4,74	5,20	5,49	4,94	4,01	5,04
1881	5,05	4,76	4,76	5,14	5,34	4,89	3,85	4,99
1882	4,61	4,73	4,67	5,03	5,28	4,85	3,85	4,86
1883	4,58	4,65	4,57	4,92	5,18	4,82	3,73	4,77
1884	4,53	4,59	4,57	4,83	5,16	4,77	3,63	4,72

Ainsi, de 1855 à 1884, la taxe kilométrique moyenne perçue (impôts non compris) s'est abaissée de 5 c. 91 à 4 c. 72 ; c'est une diminution de 20 °/₀, si on la rapporte à la taxe initiale, et de 25 °/₀, si on la rapporte à la taxe de 1884.

Si, au lieu de considérer les taxes proprement dites encaissées par les Compagnies, non compris les impôts, on envisage au contraire les taxes totales payées par les voyageurs, impôts compris, on trouve, pour la taxe

kilométrique moyenne de 1855 : 5 c. 91 × 1,12 = 6 c. 62;
1869 : 5 31 × 1,12 = 5 95;
1872 : 5 31 × 1,232 = 6 54;
1884 : 4 72 × 1,232 = 5 82.

L'impôt additionnel de 1871 a eu pour effet de ramener la taxe moyenne de 1872 au taux de 1855 et la réduction proportionnelle de la taxe moyenne, dans la période de 1855 à 1884, à 12 % ou 14 %, suivant qu'on la rapporte à la taxe de 1855 ou à celle de 1884.

Il y a lieu de rapprocher du tableau précédent celui des variations successives qui ont pu se produire dans la répartition des voyageurs entre les trois classes, ainsi que dans la proportion des voyages à plein tarif et des voyages à prix réduit :

ANNÉES	VOYAGES A TOUTE DISTANCE							VOYAGES A UN KILOMÈTRE				
	RÉPARTITION entre les trois classes			PROPORTION des voyages				RÉPARTITION entre les trois classes			PROPORTION des voyages	
					à prix réduit							
	1re classe	2e classe	3e classe	à plein tarif	Militaires, émigrants indigents.	Autres	Total	1re classe	2e classe	3e classe	à plein tarif	à prix réduit
1853	11 %	41 %	48 %	97 %	2 %	1 %	3 %	19 %	30 %	51 %	92 %	8 %
1866	10	30	60	58	5	37	42	18	21	61	71	29
1868	9	32	59	57	4	39	43	18	21	61	69	31
1870	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1872	9	32	59	56	7	37	44	17	21	62	65	35
1874	9	31	60	55	5	40	45	17	22	61	66	34
1876	8	30	62	53	7	40	47	16	24	62	67	33
1878	8	32	60	53	9	38	47	16	24	60	61	39
1880	8	31	61	50	4	46	50	16	24	60	58	42
1881	8	32	60	47	7	46	53	16	24	60	54	46
1882	8	32	60	46	4	50	54	16	24	60	51	49
1883	8	32	60	48	5	47	52	15	24	61	55	45
1884	8	33	59	45	3	52	55	14	24	62	51	49

Ce tableau montre qu'au moins depuis 1866, la répartition des voyageurs entre les trois classes s'est peu modifiée et qu'au contraire la proportion des voyages à plein tarif a sensiblement diminué.

C'est surtout, en effet, par le développement des billets à prix réduit, et notamment des billets d'aller et retour, que les Compagnies ont diminué leur taxe kilométrique moyenne.

Les Compagnies françaises ont-elles péché par excès de prudence? Pour formuler un avis à cet égard, il importe de consulter l'expérience du réseau de l'État Belge et du réseau de l'État français.

3. **Résultats des réformes de 1866 et de 1871 dans la tarification du réseau d'État belge.** — *a.* Réforme de 1866. — Des modifications successives ont été apportées par l'Administration du réseau d'État belge dans la tarification des voyageurs. Deux réformes importantes ont été réalisées, l'une en 1866 et l'autre en 1871.

Avant 1866, le tarif était proportionnel à la distance ; les taxes étaient calculées sur une base uniforme de 40 centimes par lieue de 5 kilomètres pour la 1re classe, de 30 centimes pour la 2e classe et de 20 centimes pour la 3e classe, avec surtaxe de 25 % pour les trains express.

Le 20 mars 1866, le tarif proportionnel à base constante a été remplacé par un tarif différentiel dont les bases étaient les suivantes :

		1re classe	2e classe	3e classe	
		fr.	fr.	fr.	
Trains ordinaires	de 1 à 7 lieues (5 à 35 km.).....	0,40	0,30	0.20	Surtaxe de 20 % pour les express
	pour la 8e lieue (36 à 40 km.).....	0,20	0,10	0,05	
	pour la 9e lieue (41 à 45 km.).....	0,20	0,05	0,10	
	pour la 10e lieue (46 à 50 km.).....	0,10	0,05	0,10	
	de 11 à 15 lieues (51 à 75 km.).....	0,10	0,05	0.10	
	de 16 à 20 lieues (76 à 100 km.).....	0,15	0,10	0,075	
	pour chaque lieue supplémentaire....	0,10	0,075	0,05	

Le tableau ci-après permet de rapprocher les taxes de 1866 des taxes antérieures pour diverses distances (1) :

DISTANCES	TAXES ANTÉRIEURES à 1866			TAXES DE 1866			RÉDUCTION proportionnelle par rapport aux taxes antérieures à 1866		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
35	2,80	2,20	1,40	2,80	2,20	1,40	»	»	»
40	3,20	2,40	1,60	3 »	2,20	1,45	6 %	8 %	9 %
45	3,50	2,70	1,80	3,20	2,25	1,55	9	17	14
50	4 »	3 »	2 »	3,30	2,30	1,65	17,5	23	17,5
75	6 »	4,50	3 »	3,80	2,55	1,90	37	43	37
100	8 »	6 »	4 »	4,50	3 »	2,25	44	49	44
150	12 »	9 »	6 »	5,50	3,75	2,75	54	58	54
200	16 »	12 »	8 »	6,50	4,50	3,25	59	62	59

(1) Les bases sont extraites de l'annuaire statistique officiel de Belgique. Les prix portés au tableau présentent de légères différences avec ceux que donne l'application de ces bases ; ils sont extraits des barèmes alors en vigueur.

Comme le montrent les chiffres de ce tableau, les réductions profitaient surtout aux grandes distances ; des trois classes, celle qui en bénéficiait le plus était la seconde.

Rien n'était changé quant aux transports à 35 km. et au-dessous, qui entraient pour 80 °/₀ environ dans le nombre total des voyageurs et pour 40 °/₀ environ dans le chiffre de la recette totale. La réduction moyenne pour les transports à plus de 35 km. était de 33 °/₀, en ayant égard à la répartition des voyageurs entre les trois classes, et correspondait à un parcours moyen de 67 km.

Quels ont été les résultats de cette première réforme de 1866, soit au point de vue du développement du trafic, soit au point de vue de la recette? Les statistiques ne permettent pas de l'établir avec exactitude : car le réseau s'est accru pendant les années qui ont suivi l'institution du nouveau tarif, et les documents officiels ne fournissent pas les éléments nécessaires pour distinguer entre l'influence des nouvelles taxes et celle de l'adjonction des lignes ouvertes à l'exploitation en 1867 et au cours des années suivantes. Voici cependant quelques appréciations que l'on peut considérer comme suffisamment approchées; elles sont basées tant sur les statistiques que sur un rapport présenté en 1869 par le Comité mixte des ponts et chaussées et des chemins de fer de Belgique, et sur une étude analytique publiée en 1882, dans la Revue générale des chemins de fer, par M. Heurteau, aujourd'hui directeur de la Compagnie d'Orléans.

1° Le Comité mixte des ponts et chaussées et des chemins de fer s'est divisé sur l'évaluation de l'accroissement du nombre des voyageurs, par suite de la réforme de 1866.

La majorité l'a estimé à 534 000 et la minorité à 400 000 seulement.

Le nombre total des voyageurs ayant été, en 1865, de 10 680 000 et celui des voyageurs parcourant plus de 35 kilomètres, c'est-à-dire des seuls voyageurs appelés à bénéficier de la réforme, ayant été de 2 millions (abstraction faite des transports internationaux restés en dehors de cette réforme), les deux estimations de la majorité et de la minorité font ressortir des accroissements proportionnels de 5 °/₀ ou 4 °/₀ par rapport au nombre total des voyageurs, et de 27 °/₀ ou 20 °/₀ par rapport au nombre des voyageurs parcourant plus de 35 kilomètres.

On ne s'écartera pas beaucoup de la vérité, en admettant le chiffre de 24 °/₀ comme représentant l'augmentation proportionnelle du nombre des voyageurs transportés à plus de 35 kilomètres.

2° L'effet des réductions de prix était complètement produit dès la fin de 1867, pour les voyageurs à parcours moyen (jusqu'à 75 km.), et à la fin de 1868, pour les voyageurs à plus grande distance.

3° L'augmentation a été plus sensible pour les grandes distances que pour les parcours moyens. Cela résulte du tableau suivant, qui donne la progression totale et la progression kilométrique du nombre des voyageurs, de 1865 à 1868, c'est-à-dire deux limites, l'une supérieure, l'autre inférieure, de la progression due à la réforme, puisque la première englobe les lignes nouvelles et que l'autre fait peser sur la moyenne kilométrique le peu de productivité de ces lignes (1).

	PROGRESSION	
	TOTALE	PAR KILOMÈTRE
Voyageurs à 35 km. au plus	+ 16 %	+ 0,7 %
Voyageurs à la distance de 36 à 75 km	+ 22 %	+ 6 %
Voyageurs à plus de 75 km	+ 65 %	+ 43 %
Voyageurs à plus de 35 km	+ 36 %	+ 14 %
Voyageurs à toute distance	+ 17 %	+ 4 %

4° L'accroissement du nombre des voyageurs à toute distance s'est réparti ainsi entre les 3 classes :

	PROGRESSION	
	TOTALE	PAR KILOMÈTRE
1re classe	20 %	4 %
2e classe	28 %	11 %
3e classe	21 %	5 %

La seconde classe a donc pris une part plus large au développement du trafic ; nous avons vu, en effet, que la réforme lui a fait un traitement privilégié.

5° Nous avons dit ci-dessus que la réforme avait augmenté de 24 % le nombre des voyageurs bénéficiant des réductions du tarif et que la diminution proportionnelle des taxes pour ces voyageurs s'était élevée à 33 % : le simple rapprochement de ces chiffres suffit à démontrer qu'il y a eu en définitive une perte de recette brute.

Si l'on consulte les documents officiels donnant les produits de l'exploitation, il peut sembler au premier abord que cette affirmation soit inexacte.

(1) La longueur exploitée était de 749 km. en 1865 et de 863 km. en 1868.

Car la recette totale en voyageurs, qui était de 14 600 000 fr. en 1865, a atteint 15 240 000 fr. en 1868 et s'est ainsi accrue de 4 °/₀ ; mais cet accroissement s'explique par le développement du réseau. Si on considère, au contraire, la recette kilométrique, on trouve qu'elle s'est affaissée de 19 450 fr. à 17 650 fr. et a en conséquence diminué de 9 °/₀. Sans doute, cette diminution doit être attribuée, pour une certaine part, à l'adjonction des lignes nouvelles. Mais, nous le répétons, tout compte fait, la réforme s'est traduite par une perte, qui a été évaluée différemment par la majorité et la minorité du Comité mixte des ponts et chaussées et des chemins de fer. La majorité l'a estimée à 600 000 fr., soit à 7 °/₀ de la recette afférente aux voyageurs intérieurs et mixtes transportés à plus de 35 kilomètres, et la minorité à 1 600 000 fr., soit à 18 °/₀ de la même recette.

A fortiori, s'est-il produit une diminution sensible du produit net. Car, en même temps que la recette brute se déprimait, l'accroissement du nombre des voyageurs imposait à l'Administration des dépenses supplémentaires d'exploitation.

Ces charges infligées au Trésor ont-elles trouvé leur compensation dans l'essor imprimé à la circulation ainsi qu'au mouvement commercial et industriel ? Les contribuables n'ont-ils pas eu à payer partiellement les avantages consentis par l'État au profit des voyageurs ? Il est impossible de formuler une réponse précise à cette question. Les Pouvoirs publics ont jugé l'opération malheureuse, puisqu'ils ont renoncé au tarif de 1866, après quelques années d'expérience.

En tout cas, s'il est permis d'avoir quelques doutes, eu égard au régime du réseau et à son exploitation par l'État, si l'on peut admettre que les moins-values sur les recettes du chemin de fer aient été couvertes, au moins dans une certaine mesure, par les plus-values sur le rendement des autres impôts, cette rémunération indirecte des sacrifices du Trésor n'aurait pu entrer en ligne de compte, au cas où les chemins de fer eussent été exploités par des Compagnies contraintes de chercher exclusivement dans le produit des taxes le remboursement de leurs dépenses. L'opération eût été incontestablement mauvaise pour le réseau français. Son défaut capital était l'abaissement excessif de la base kilométrique pour les longs transports.

b. Réforme de 1871. — La réforme du 18 septembre 1871 a été, en quelque sorte, la contre-partie de celle de 1866. Tandis que celle-ci avait été faite au profit des voyageurs à long parcours, à l'exclusion des voyageurs à petit parcours, l'Administration a, au contraire, réalisé, en 1871, des abaissements pour les faibles distances et des relèvements

pour les grands parcours. Elle a, en effet, renoncé au système différentiel, pour revenir au système proportionnel, et adopté des bases égales aux neuf dixièmes de celles du tarif antérieur à 1866, soit 0 fr. 36 par lieue pour la première classe, 0 fr. 27 pour la seconde classe et 0 fr. 18 pour la troisième classe. Elle a généralisé en même temps pour toutes les relations les billets d'aller et retour avec 20 °/₀ de diminution. De plus, elle a porté à 25 °/₀ la majoration des prix afférents aux trains express.

Le tableau suivant fait ressortir les écarts entre le tarif de 1871 et celui de 1866 pour les billets simples des trains ordinaires.

DISTANCES	TAXES DE 1866			TAXES DE 1871			AUGMENTATIONS OU RÉDUCTIONS PROPORTIONNELLES par rapport au tarif de 1866					
							1re classe		2e classe		3e classe	
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.						
35	2,80	2,20	1,40	2,50	1,90	1,25	»	11 %	»	13 %	»	11 %
40	3, »	2,20	1,45	2,90	2,15	1,45	»	3	»	2	»	»
45	3,20	2,25	1,55	3.25	2,45	1,60	2 %	»	9 %	»	3 %	»
50	3,30	2,30	1,65	3,60	2,70	1,80	9	»	17	»	9	»
75	3,80	2,55	1,90	5,40	4,05	2,70	42	»	59	»	42	»
100	4,50	3,00	2,25	7,20	5,40	3,60	60	»	80	»	60	»
150	5,50	3,75	2,75	10,80	8,10	5,40	96	»	116	»	96	»
200	6,50	4,50	3,25	14,40	10,80	7,20	122	»	140	»	122	»

Il y avait égalité de prix pour les trois classes entre 40 et 45 kilomètres.

La seconde classe était plus fortement atteinte que les deux autres par les relèvements.

Voici maintenant, pour les billets d'aller et retour de 1871 comparés aux billets simples de 1866, un rapprochement semblable à celui que nous avons fait précédemment pour les billets simples de 1866 et 1871. Ce rapprochement est d'autant plus utile que, dès 1871, les voyageurs par billets d'aller et retour sont entrés pour près de 60 °/₀ dans le nombre total des voyageurs.

DISTANCES	PRIX DES BILLETS SIMPLES au tarif de 1866			DEMI-PRIX des BILLETS D'ALLER ET RETOUR au tarif de 1871 (trains ordinaires)			AUGMENTATIONS OU RÉDUCTIONS PROPORTIONNELLES par rapport au tarif de 1866					
							1re classe		2e classe		3e classe	
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.						
35	2,80	2,10	1,40	2,00	1,525	1,00	»	29 %	»	27 %	»	29 %
40	3,00	2,20	1,45	2,325	1,725	1,15	»	22,5	»	22	»	21
45	3,20	2,25	1,55	2,60	1,95	1,275	»	19	»	13	»	18
50	3,30	2,30	1,65	2,875	2,15	1,45	»	13	»	7	»	12
75	3,80	2,55	1,90	4,325	3,25	2,15	14 %	»	27 %	»	13 %	»
100	4,55	3,05	2,275	5,75	4,325	2,875	26	»	41	»	26	»
150	5,55	3,80	2,775	8,65	6,475	4,325	56	»	70	»	56	»
200	6,55	4,55	3,275	11,525	8,65	5,75	76	»	90	»	76	»

Ce second tableau, plus encore que le précédent, met en relief les avantages faits aux transports à petite distance, pour lesquels les billets d'aller et retour ont pris un très grand développement.

Dans son ensemble, la réforme de 1871 s'est traduite par un abaissement notable de la taxe kilométrique moyenne; cette taxe, qui était de 4c 2 à 4c 3 en 1871, est tombé à 3c 95 en 1874, malgré les relèvements pour les longs parcours.

Voyons quels en ont été les résultats économiques. De même que pour la réforme de 1866, nous devons nous borner à des appréciations plus ou moins approchées : car le mouvement des voyageurs et le chiffre des recettes obéissent à des causes diverses, dont il est difficile de dégager le rôle respectif.

1° L'effet de la réforme s'est produit, pour la plus forte part, dès 1872; il s'est continué pendant un an ou deux, après quoi le trafic a repris sa progression normale.

2° En rapprochant les statistiques de 1871 et de 1874, et en tenant compte de l'accroissement probable de la circulation sans la réforme, on peut admettre que la modification opérée en 1871 dans les tarifs a augmenté de 50 % environ le nombre total des voyageurs. Cette augmentation doit être attribuée exclusivement aux transports à petite distance ne dépassant pas 45 kilomètres; au delà de cette limite, les relèvements ont entraîné une réduction sensible dans le nombre des voyages.

3° Le produit moyen par voyageur, qui était de 1 fr. 12 en 1871, s'est

abaissé à 0 fr. 85 en 1874 et a par suite diminué de 24 °/₀. L'accroissement du nombre des voyageurs ayant été de 50 °/₀, il est résulté de la réforme une augmentation incontestable de recettes, que l'on peut chiffrer à 14 °/₀.

Ainsi, la réforme de 1851 a été plus heureuse que la précédente. Elle a très notablement accru le nombre des voyageurs; elle a de plus augmenté dans une assez forte proportion le montant de la recette brute. A-t-elle aussi augmenté le produit net? Bien que les chiffres statistiques concernant les dépenses d'exploitation ne distinguent pas entre les frais du service des voyageurs et celui du service des marchandises, il suffit de les examiner avec quelque attention pour être convaincu qu'il y a eu déficit sur la recette nette, c'est-à-dire que les frais supplémentaires nécessités par le développement du trafic-voyageurs ont compensé, et au delà, la majoration de la recette brute.

c. Surtaxe de 1879. — Les nécessités budgétaires ont déterminé l'État belge, en 1879, à frapper les transports de voyageurs d'une surtaxe de 5 °/₀ et à substituer le kilomètre à la lieue comme unité (toute fraction kilométrique étant forcée, alors qu'auparavant les fractions de lieue inférieures à 2 kilomètres 5 étaient négligées).

Ces modifications ne paraissent pas avoir exercé une influence sensible sur la circulation. Le bénéfice en est donc resté tout entier acquis au Trésor.

4. Résultats des réformes de 1880 et 1881 sur le réseau d'État français. — Deux réformes importantes ont été réalisées en 1880 et 1881 dans la tarification des voyageurs sur le réseau d'État français.

Le 1er juin, les tarifs généraux des anciennes Compagnies, qui étaient à peu près ceux des cahiers des charges, ont été remplacés par un tarif différentiel du système belge, que nous avons reproduit page 107 et qui donnait les abaissements proportionnels suivants :

DISTANCES en KILOMÈTRES	50	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800
1re classe...	»	4 %	6 %	8 %	10 %	13 %	15 %	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %	17 %
2e classe ..	»	2	5	7	10	12	14	17	17	17	17	17	17	17	17	17
3e classe...	»	2	5	7	10	13	15	17	17	17	17	17	17	17	17	17

La réduction, nulle à 50 km., atteignait 1/6 environ à la distance de 400 km. et se maintenait ensuite à ce chiffre.

En même temps, l'Administration des chemins de fer de l'État délivrait des billets d'aller et retour, avec réduction de 40 °/₀ pour les parcours n'excédant pas 50 km. et de 25 °/₀ pour les parcours de plus de 50 km. Le délai de validité variait de 2 à 8 jours, suivant la distance.

Moins d'un an après, la réduction de 40 °/₀ était généralisée et appliquée à tous les parcours.

Pour se rendre compte des résultats produits par ces modifications successives, l'Administration des chemins de fer de l'État a fait, sur les lignes ouvertes avant le 1er janvier 1880, des recherches statistiques dont les principaux résultats sont consignés dans le tableau ci-après :

	1879	1880	1881	1882	1883
Tarif moyen par voyageur et par kilomètre	4 c. 73	4 c. 02	3 c. 83	3 c. 82	3 c. 74
Nombre de voyageurs ramené à la distance entière	82.117	101.071	1127.17	117.252	125.297
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Recette kilométrique du trafic-voyageurs	3.885	4.063	4 317	4.483	4.694
Produit net kilométrique (voyageurs, marchandises et produits divers)	2.022	1.868	2.037	1.909	2.317

Ainsi : 1° la taxe kilométrique moyenne a été réduite dans la proportion suivante :

Année 1881 par rapport à 1879..... 19 °/₀
— 1882 — d° — 19 °/₀
— 1883 — d° — 21 °/₀.

2° Le nombre de voyageurs, ramené à la distance entière, s'est accru :
pour l'année 1881 comparée à l'année 1880, de 37 °/₀
— 1882 — d° — 1879, de 43 °/₀
— 1883 — d° — 1879, de 52 °/₀.

Pendant la même période, les accroissements moyens pour l'ancien réseau des grandes Compagnies, c'est-à-dire pour la partie du réseau national dont la structure s'est le moins modifiée, étaient les suivants :

Année 1881 comparée à l'année 1879, 14 °/₀
— 1882 — d° — 20 °/₀
— 1883 — d° — 19 °/₀.

Pour l'ancien réseau de la Compagnie d'Orléans, ils étaient respectivement de 15, 21 et 25 °/₀.

On ne peut donc nier l'influence considérable des nouveaux tarifs sur

le développement de la circulation dans l'étendue du réseau d'État. Sans doute, ce réseau a reçu des affluents nouveaux; l'achèvement progressif des lignes placées entre les mains de l'Administration des chemins de fer de l'État est venue améliorer sa structure, si imparfaite au début; le peu de temps écoulé depuis son ouverture à l'exploitation donnait de l'élasticité à son trafic. Mais des causes analogues agissaient, quoique à un degré moindre, sur l'ancien réseau des grandes Compagnies.

3° Il convient d'ailleurs de remarquer que l'effet de la réforme s'est fait sentir surtout en 1881.

4° L'abaissement de la taxe kilométrique moyenne ayant été proportionnellement moindre que l'accroissement du nombre des voyageurs à la distance entière, la recette brute a dû nécessairement s'élever. Les chiffres du tableau précédent font en effet ressortir les augmentations suivantes :

Année	1881	comparée à l'année	1879, 11 °/₀
—	1882	d°	15 °/₀
—	1883	d°	21 °/₀.

Pendant la même période, l'accroissement moyen, pour l'ancien réseau des grandes Compagnies, était :

Année	1881	comparée à l'année	1879, 10 °/₀
—	1883	d°	12 °/₀
—	1883	d°	9 °/₀.

La Compagnie d'Orléans gagnait 20 °/₀, de 1879 à 1883, sur son ancien réseau, et 14 °/₀ sur son nouveau réseau.

5° Quant au produit net kilométrique du réseau d'État, il s'est légèrement affaissé de 1879 à 1882, puis s'est relevé de 11 °/₀ environ en 1883.

Durant la même période, le produit net moyen de l'ancien réseau des grandes Compagnies s'était accru respectivement de 15 °/₀ pour l'année 1881 comparée à l'année 1879 et de 9 °/₀ pour l'année 1882; il avait perdu 3 °/₀ pour l'année 1883. La Compagnie d'Orléans avait gagné en 1883 16 °/₀ sur son ancien réseau et 40 °/₀ sur le nouveau.

On ne saurait tirer des conclusions précises de ces rapprochements : car il faudrait tenir compte du trafic-marchandises et de la réforme considérable réalisée également en 1880 sur les tarifs de petite vitesse du réseau d'État.

Cependant, il est hors de doute qu'envisagées dans leur ensemble les modifications apportées aux tarifs de grande vitesse des chemins de fer de l'État ont produit des effets salutaires.

Ces effets doivent être attribués beaucoup plus aux facilités dont béné-

ficient les billets d'aller et retour qu'aux abaissements du tarif général pour les distances de plus de 50 kilomètres.

Les statistiques de l'ancien réseau d'État montrent que les voyageurs avec billets d'aller et retour sont entrés pour la part indiquée ci-après dans le nombre total des voyageurs et dans la recette totale des chemins de fer de l'État :

	1879	1880	1881	1882	1883
Part proportionnelle dans le nombre total des voyageurs	29 %	52 %	73 %	78 %	81 %
Part proportionnelle dans la recette totale des voyageurs	18	32	46	49	55

5. **Résultats des réformes postales.** — On a cherché souvent à tirer argument des résultats produits par les diverses réformes postales et télégraphiques.

Il est assez difficile d'établir une analogie entre le mouvement des lettres et celui des voyageurs. L'un et l'autre varient sans doute avec le montant des taxes, avec le degré d'activité industrielle et commerciale. Mais, s'ils sont soumis à certaines influences de même nature, c'est là leur seul caractère commun.

Le développement de l'instruction primaire a d'ailleurs joué, pour la circulation postale, un rôle sur l'importance duquel nous n'avons pas à insister.

Quoi qu'il en soit, examinons quels ont été les résultats effectifs des principales réformes dans la taxation des lettres et des télégrammes.

Pour les lettres, la première réforme importante a été celle de 1849, fixant uniformément à 0 fr. 20 le transport des lettres en dehors de la circonscription d'un même bureau et en dehors de Paris ; cette taxe, elevée à 0 fr. 25 en 1850, a été ramenée à 0 fr. 20 en 1854, puis rétablie à 0 fr. 25 en 1871. Durant les quinze années précédentes, le nombre des lettres s'était accru en moyenne de 3 500 000 par an ; il avait atteint 122 millions en 1848. Le produit des taxes avait augmenté en moyenne de 925 000 fr. par an et atteint 44 millions de francs environ en 1848 (non compris les imprimés, journaux, etc.). La réforme a imprimé une vive impulsion à l'échange des correspondances. Dès 1849; le nombre de lettres s'élevait à 158 millions. Mais le produit des taxes tombait brusquement à 32 millions. Il faut aller jusqu'en 1864, pour trouver une recette annuelle de 61 à 62 millions correspondant à celle sur laquelle le Trésor eût pu

compter, si la réforme n'avait pas eu lieu et si la recette eût suivi la même progression. Encore supposons-nous une progression arithmétique au lieu d'une progression géométrique. Ainsi le déficit a duré pendant 16 ans environ; on ne peut le chiffrer à moins de 110 millions. En même temps, les dépenses de transport augmentaient dans une proportion sensible, ce qui donnait en fait une perte beaucoup plus considérable.

La seconde réforme importante a été celle de 1873, portant abaissement de la taxe à 15 centimes. Le nombre des lettres, qui était de 390 millions en 1877, s'est élevé à 440 millions en 1878, à 490 en 1879, à 530 en 1880, à 580 en 1881 et à 595 en 1882. Mais la recette, qui, depuis dix années, croissait annuellement de 2 100 000 fr. et qui avait atteint 93 600 000 fr. en 1877, s'est affaissée à 77 600 000 fr. en 1878 et n'a été ramenée à 93 millions qu'en 1882. On estime que le produit brut reprendra seulement vers 1888 la valeur qui lui aurait été assurée, sans la réforme, par l'accroissement normal de la période antérieure à 1878, et que le déficit total sera de 100 millions environ.

Il serait oiseux de se livrer à des calculs analogues pour la correspondance télégraphique. L'annuaire statistique de la France fournit d'ailleurs les éléments nécessaires à ceux que la question intéresserait.

Comme nous le rappelions précédemment, il faudrait ajouter au manque à gagner le supplément de dépense qu'a entraîné le développement des correspondances. Voici un tableau dressé d'après le compte général des finances, qui est très instructif à cet égard :

ANNÉES	POSTES ET TÉLÉGRAPHES		
	RECETTE BRUTE	DÉPENSES non compris les charges des capitaux et les frais de transport par chemin de fer	RECETTE NETTE
1877	139 millions	92 millions	47 millions
1878	124 —	98 —	36 —
1879	128 —	106 —	22 —
1880	138 —	110 —	28 —
1881	153 —	122 —	31 —
1882	155 —	130 —	25 —

Ce tableau met en évidence la perte subie par le Trésor, du fait de la diminution des recettes et de l'augmentation des dépenses.

Nous n'avons nullement la pensée de critiquer la réforme de 1878, non

plus que celle de 1849 ; on ne saurait les juger à un point de vue si étroit. Mais il ne résulte pas moins des indications précédentes, que ces réformes ne peuvent être utilement invoquées pour obtenir des abaissements de tarifs par les Compagnies de chemins de fer.

6. **Influence exercée sur la circulation par l'impôt additionnel de 1871.**— Il n'est pas sans intérêt de rechercher quelle influence l'impôt additionnel de 10 % institué en 1871 a exercée sur le transport des voyageurs par chemin de fer. Car, des effets produits par cet impôt, on pourrait conclure aux effets inverses d'une réduction des taxes.

Voici à quels chiffres se sont respectivement élevés, pendant l'année 1871 et quelques-unes des années précédentes ou suivantes : 1° le nombre de voyageurs ramené à la distance entière ; 2° le nombre analogue de tonnes de marchandises en petite vitesse.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A LA DISTANCE ENTIÈRE	NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES A LA DISTANCE ENTIÈRE
1867	286.735	389.695
1868	245.886	397.992
1869	254.929	381.004
1870	274.855	325.332
1871	293.548	352.400
1872	245.330	443.003
1873	239.658	454.849
1874	239.532	422.857
1875	247.252	420.328

On voit, à l'inspection de ce tableau, que le nombre des voyageurs a considérablement diminué de 1871 à 1872 et 1873, tandis qu'au contraire le nombre de tonnes de marchandises s'accroissait dans une forte proportion.

Il ne faudrait pas toutefois attacher à ce rapprochement plus d'importance qu'il n'en comporte. En effet : 1° Si l'on étudie les détails de la statistique de 1871, 1872 et 1873, on constate que la dépression de 1872 dans le nombre des voyageurs tient surtout à la diminution des transports militaires, qui avaient pris une intensité exceptionnelle en 1870 et 1871.

2° Les transports de marchandises avaient été ralentis ou même suspendus sur une partie du territoire pendant la guerre de 1870-1871 ; la nécessité de refaire les approvisionnements épuisés, notamment à Paris,

devait imprimer à ces transports une activité exceptionnelle. Cette recrudescence du trafic de petite vitesse n'avait pas pour conséquence forcée une augmentation de même ordre dans le trafic de grande vitesse.

Les résultats de l'impôt additionnel de 1871 n'ont donc pas été aussi désastreux qu'ils le paraissent au premier abord; mais ils n'en ont pas moins été manifestement fâcheux : car la progression normale du nombre des voyageurs a été enrayée et ralentie pendant plusieurs années.

7. **Conclusions.** — Quelles conclusions tirer de cette courte étude sur les principaux faits d'expérience à consulter, tant en France qu'à l'étranger ?

a. Tout d'abord le système différentiel à base décroissante, au fur et à mesure que la distance de transport augmente, peut être efficace. Mais il est indispensable de maintenir la réduction progressive de la base dans d'étroites limites. C'est ce qui a été fait avec raison sur le réseau de l'État allemand et sur le réseau d'État français. L'Administration belge a, au contraire, dépassé la mesure en 1866, et les effets de la décroissance trop rapide de la base ont été si funestes que le principe même du tarif différentiel a été abandonné en 1871 par cette administration.

Du reste, pour comprendre de quelle main légère on doit toucher aux prix à grande distance, il suffit de remarquer que, si les transports à plus de 100 kilomètres n'entrent pas pour plus de 1/10 dans le nombre total des voyages (1), ils constituent en revanche la 1/2 environ de la recette brute.

En l'état, le système différentiel n'a prévalu que dans un petit nombre de pays et nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de faire de vigoureux efforts pour amener les Compagnies françaises à l'adopter.

b. Les transports qu'il est le plus facile de multiplier sont les transports d'aller et retour à courte et à moyenne distance, ceux que le voyageur peut accomplir en assez peu de temps pour rentrer à domicile le même jour, ceux devant lesquels l'artisan ou le paysan reculent aujourd'hui et qu'ils se résoudraient à entreprendre s'ils y étaient incités par des abaissements de prix.

Ce sont aussi les transports que les Compagnies peuvent multiplier sans s'imposer de lourds suppléments de dépenses.

Il est de l'intérêt commun des Compagnies et de l'État d'améliorer dans ce sens la situation actuelle, en donnant les plus grandes facilités aux

(1) En moyenne, sur l'ensemble des chemins de fer français, le tiers des voyageurs ne dépasse pas 10 kilomètres; un second tiers se répartit entre 11 et 25 kilomètres; seul, le troisième tiers franchit 25 kilomètres.

voyages d'aller et retour. Des progrès sérieux ont été accomplis, à cet égard, depuis quelques années; ces progrès doivent être poursuivis sans relâche.

c. Quant à l'abaissement d'ensemble des tarifs généraux, il ne pourrait produire d'effets sensibles qu'à la condition d'atteindre un chiffre élevé. On comprend donc la réserve des Compagnies devant l'aléa d'une opération qui leur ferait courir des risques considérables.

Cet abaissement sera réalisé, lorsque les Pouvoirs publics jugeront possible la suppression de l'impôt additionnel de 10 °/₀ institué en 1871. Conformément aux conventions de 1883, les Compagnies réduiront alors leurs perceptions de 10 °/₀ pour la 1re classe et de 20 °/₀ pour la 2e classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord avec l'État. Les taxes kilométriques seront modifiées comme il suit :

	TAXES ACTUELLES			TAXES FUTURES			RÉDUCTION PROPORTIONNELLE des taxes actuelles
	PART de la Cie	IMPÔT (0,232)	TOTAL	PART de la Cie	IMPÔT (0,12)	TOTAL	
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1re classe..	10	2,32	12,32	10	1,2	11,2	9 %
2e classe..	7,5	1,74	9,24	6,75	0,81	7,56	18 %
3e classe..	5,5	1,28	6,78	4,4	0,53	4,93	27 %

Ce sera une véritable révolution dans les conditions actuelles de transport, surtout pour les voyageurs de 3e classe, c'est-à-dire pour ceux dont le nombre offre le plus d'élasticité. Les Compagnies étant aidées par l'État et n'ayant à trouver dans le développement du trafic que la compensation des sacrifices consentis par elles sur leur part de perception ne souffriront certainement pas de la réforme. Nous appelons de tous nos vœux l'heure à laquelle la situation budgétaire se prêtera à la suppression de l'impôt de guerre.

8. **Observations sur le relèvement éventuel des taxes perçues par les Compagnies.** — Plusieurs auteurs des plus compétents ont envisagé l'éventualité d'un relèvement des taxes, par suite de la dépréciation du signe monétaire et de l'augmentation incessante des salaires. Jusqu'ici cette éventualité est heureusement restée dans les contingents de l'avenir. Le développement du trafic, le concours financier prêté par l'État aux Compagnies, les perfectionnements apportés au matériel et aux procédés d'exploitation ont permis, non seulement de ne point augmenter les taxes, mais encore de les diminuer progressivement. Cette décroissance continuera, sans aucun doute, pendant de longues années.

CHAPITRE III

DE LA RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES
ENVERS LES VOYAGEURS

RÈGLES DU FOND ET RÈGLES GÉNÉRALES DE COMPÉTENCE ET DE PROCÉDURE

§ 1. — PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. — **Base des actions en responsabilité.** — En traitant des accidents, nous avons eu déjà l'occasion de faire connaître les règles générales du droit sur lesquelles peuvent se fonder les actions en responsabilité. Nous rappellerons sommairement ces règles.

Pour les voyageurs, comme pour les bagages, elles sont inscrites dans l'article 1142 du Code civil, aux termes duquel toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts, au cas d'inexécution de la part du débiteur; les articles 1147, 1148 et 1149, qui prévoient l'allocation de dommages-intérêts, pour le retard dans l'exécution, comme pour l'inexécution de l'obligation, sauf le cas fortuit ou la force majeure; les articles 1382 et suivants relatifs à la réparation du dommage causé à autrui; enfin l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, qui consacre, spécialement pour les chemins de fer, la responsabilité des concessionnaires ou fermiers, en cas de dommage causé par les administrateurs, directeurs et employés à un titre quelconque.

En ce qui concerne spécialement les bagages, il y a lieu d'ajouter à ces textes généraux :

— les articles 1782 et suivants du Code civil, proclamant la responsabilité du transporteur, pour la perte et les avaries des choses qui lui sont confiées, à moins qu'il ne puisse invoquer l'excuse du cas fortuit ou de la force majeure et en administrer la preuve;

— les articles 1927, 1928 et 1929 du même Code, concernant les obligations du dépositaire ;

— les articles 97, 98, 99, 103 et 104 du Code de commerce, qui déclarent le commissionnaire et le voiturier responsables de la perte, du retard et des avaries, hormis le cas de force majeure et celui du vice propre, en ce qui touche particulièrement les avaries.

2. **Bases de la liquidation des indemnités** — Les principaux articles du Code civil dont il y a lieu de s'inspirer dans la liquidation des indemnités sont les suivants :

Art. 1149. — « Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en « général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé... »

Art. 1150. — « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui « ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est « point par son dol que l'obligation n'est point exécutée. »

Art. 1151. — « Dans le cas même où l'inexécution de la convention « résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent com- « prendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont « il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexé- « cution de la convention. »

Art. 1152. — « Lorsque la convention porte que celui qui manquera « de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il « ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte, ni moindre. »

On peut être conduit aussi à appliquer l'article 1162, d'après lequel, « dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en « faveur de celui qui a contracté l'obligation. »

Enfin, il convient de se reporter encore aux articles 1134, 1135, 1156 et 1163.

§ 2. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

1. Accidents. Renvoi à un chapitre précédent. — Le cas où les Compagnies encourent la responsabilité la plus grave est celui des accidents; nous en avons fait l'objet d'une étude spéciale et d'un chapitre détaché, auquel le lecteur voudra bien se reporter (tome III, page 485).

Nous n'aurons donc guère à nous occuper ici que du préjudice causé aux voyageurs par les retards dans la marche des trains et par quelques causes secondaires.

2. Défaut de délivrance des billets en temps utile, par suite de l'insuffisance des guichets. — Un individu, bien que s'étant présenté au guichet de la gare du Havre 8 minutes avant sa fermeture, n'a pu obtenir de billet et a manqué le train, par suite de l'affluence des voyageurs. Il a été constaté, dans l'espèce, que la Compagnie aurait pu éviter le fait, si, au lieu de distribuer par le même guichet les billets destinés à deux trains de directions différentes, elle avait ouvert ses deux guichets. Le tribunal de commerce du Havre l'a condamnée au paiement de dommages-intérêts (29 janvier 1884, Anquetil contre Cie de l'Ouest).

C'est là un cas heureusement fort rare. Dans les espèces semblables, il appartiendrait aux tribunaux d'apprécier s'il y a eu force majeure, impossibilité fortuite, ou si le dommage résulte d'une insuffisance manifeste des moyens d'action de la Compagnie.

3. Défaut d'ouverture des guichets à l'heure réglementaire. Fermeture anticipée. — Les conditions générales d'application des tarifs généraux déterminent l'heure à partir de laquelle la distribution des billets doit commencer et celle à laquelle cette distribution doit cesser.

Si les guichets étaient ouverts tardivement ou fermés prématurément, le voyageur que cette faute empêcherait de partir aurait incontestablement une action en dommages-intérêts contre la Compagnie.

4. Oubli d'un voyageur dans les salles d'attente. — Dans les gares où les quais ne sont pas librement accessibles aux voyageurs, ceux-ci sont enfermés dans les salles d'attente et peuvent y être oubliés par suite de la négligence des agents.

Les tribunaux ont eu à prononcer des condamnations pour des fautes

de ce genre (Voir, parmi les jugements récents, celui du tribunal de commerce de Granville, du 16 février 1882, Tétrel contre Cie de l'Ouest).

Par une circulaire du 6 novembre 1858, le Ministre des travaux publics a adressé des instructions aux Compagnies pour que les voyageurs oubliés dans les salles d'attente fussent expédiés, sans avoir égard à la classe et à la nature de leur billet, dans le plus prochain train quittant la station. Toutefois, lorsque ce train ne contient que des voitures de 1re classe, les voyageurs de 2e et de 3e classe doivent être placés autant que possible dans un compartiment spécial.

Si un voyageur oublié dans une salle d'attente accepte le remboursement de son billet, sans formuler de réserves, il y a résiliation pure et simple du contrat et extinction du droit à une indemnité (Tribunal de commerce de la Seine, 17 juin 1869, Démolliens contre Cie de l'Ouest).

5. **Passage sans arrêt d'un train qui devait prendre des voyageurs.** — En délivrant les billets, la Compagnie contracte l'obligation de transporter les voyageurs par le train en vue duquel ces billets ont été distribués.

Si donc un train qui devait régulièrement s'arrêter à une station et y prendre des voyageurs la franchit sans s'arrêter, la Compagnie est tenue d'indemniser les voyageurs auxquels cette faute aurait causé un préjudice (Tribunal de commerce de la Seine, 20 octobre 1868, Leray et Sibert contre Cie de P.-L.-M.).

6. **Retard dans la marche d'un train.** — *a.* Principe du droit a indemnité. — Aux termes de l'article 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les tableaux de marche des trains sont approuvés par le Ministre des travaux publics et affichés dans les stations.

Quand un voyageur prend son billet pour un train déterminé, il doit supposer que ce train partira de la station et arrivera à destination aux heures réglementaires. Si cette condition n'est pas remplie, il y a inexécution du contrat, pouvant justifier l'allocation de dommages-intérêts (Cour de cassation, 28 mars 1870, Cie de P-.L-.M contre Notin).

Les tribunaux ont fait de nombreuses applications de ce principe. Par exemple, dans l'arrêt du 28 mars 1870, que nous venons de citer, la Cour de cassation a reconnu la responsabilité de la Compagnie pour un retard résultant de la transformation d'un train de voyageurs en train mixte.

Le tribunal de commerce de la Seine a rendu une décision analogue pour la transformation d'un train express en train omnibus (15 mai 1867) (1).

(1) Afin de ne pas donner un développement excessif au texte de ce volume, nous avons

Tout en réparant équitablement le dommage causé aux voyageurs, les tribunaux doivent toujours limiter la réparation à ce qui a pu être raisonnablement prévu. L'un des cas de demande les plus exagérés a été celui d'un entrepreneur qui, par suite d'un retard de 47 minutes, avait été empêché de prendre part à une adjudication et qui réclamait, de ce chef, une somme de 10 000 fr. Le tribunal de commerce de la Seine (30 septembre 1876, Jolivet contre Cie du Nord) a réduit l'allocation à 15 fr. Il a considéré, avec raison, que le plaignant avait commis une imprudence en prenant un train qui lui laissait si peu de temps pour se rendre à l'adjudication et que d'ailleurs le bénéfice de cette adjudication ne lui eût été nullement assuré.

Le tribunal de commerce d'Orléans (8 mars 1865, Courtin-Raoul et Cie contre Cie d'Orléans) a, de même, rejeté un chef de demande fondé sur la perte qu'un commerçant aurait subie par suite de la hausse subite des marchandises dont il devait effectuer l'achat.

b. Avis a donner aux voyageurs. — Nous avons relaté, tome III, page 432, les instructions ministérielles concernant les avis à donner au public, en cas de retard.

Rappelons trois jugements rendus, le 2 juillet 1867 par le tribunal de commerce d'Amiens (Labattu contre Cie du Nord) et le 10 juin 1868 par le tribunal de commerce de la Seine (1° Beslay, 2° Loignon contre Cie du Nord), et déclarant que les Compagnies sont tenues de prévenir explicitement le public des variations auxquelles sont sujets les trains en correspondance avec des paquebots, par suite des vicissitudes de la mer.

c. Responsabilité pour les trains de plaisir, comme pour les trains ordinaires. — La responsabilité des Compagnies s'applique même aux trains de plaisir. La privation d'une satisfaction sur laquelle devait légitimement compter le voyageur peut, dans une certaine mesure, constituer un dommage dont il est dû réparation (Tribunal de commerce de Nevers, 22 novembre 1869, Rabion contre Cie de P.-L.-M.).

d. Mise a la disposition des voyageurs du fil télégraphique. — Les Compagnies ne sont nullement tenues de mettre les fils télégraphiques à la disposition des voyageurs pour annoncer leur retard, dans les gares qui ne

dû nous abstenir de donner les noms des parties pour les jugements de tribunaux qui ne sont pas d'une date relativement récente ou qui ne présentent pas un intérêt capital. Mais ces noms sont toujours indiqués pour les arrêts de la Cour de cassation et, dans la plupart des cas, pour les arrêts des Cours d'appel.

sont pas ouvertes à la télégraphie privée (Cour de cassation, 15 février 1868, Cie de P.-L.-M. contre Lolliot et Lucas).

e. Correspondances manquées. — Le fait des correspondances manquées est l'une des conséquences les plus dommageables du retard des trains. Les voyageurs empêchés de prendre à la bifurcation le train qui devait les mener à destination se voient souvent imposer de longues heures d'attente ; il peut en résulter pour eux un réel préjudice et une grande contrariété, alors surtout que les gares d'embranchement sont parfois placées dans des localités sans gîte et sans ressources.

On comprend donc le nombre relativement considérable de procès intentés de ce chef aux Compagnies. Nous n'entreprendrons pas d'énumérer les jugements rendus par les tribunaux civils ou consulaires. Il suffira de citer, comme présentant un intérêt particulier, un arrêt du 26 juin 1872 par lequel la Cour de cassation a déclaré une Compagnie responsable pour avoir délivré un billet en vue d'un train déterminé sur la ligne d'embranchement, bien qu'elle connût l'impossibilité matérielle de la correspondance par suite d'un éboulement (Cie de P.-L.-M. contre Huart).

Un avis donné au public pour le prévenir que la correspondance sera manquée ne dégagerait pas la responsabilité du transporteur (Tribunal de commerce de Nevers, 19 juillet 1869, Legrain contre Cie de P.-L.-M.).

L'Administration s'est préoccupée des inconvénients des défauts de correspondance. Par une circulaire du 15 avril 1859, le Ministre des travaux publics a invité les Compagnies : 1° à faire bénéficier, dans ce cas, les voyageurs des prescriptions de la circulaire précitée du 6 novembre 1858 ; 2° à s'entendre entre elles pour régler leurs obligations réciproques. Une autre circulaire, du 20 mai 1865, a invité les Compagnies à afficher des avis dans les gares desservies par les trains retardataires.

Les Compagnies peuvent-elles être contraintes, soit de doubler les trains qui ont été manqués par des trains spéciaux et supplémentaires, soit de mettre en marche des trains de même nature, pour permettre aux voyageurs d'arriver en temps utile à la bifurcation, quand elles savent que le train normal ne pourra parvenir à cette bifurcation dans les limites du battement réglementaire ? Certains tribunaux ont cru devoir se prononcer pour l'affirmative. Ils se sont incontestablement trompés. La mise en marche de trains extraordinaires peut créer des dangers, jeter la perturbation dans le service et même être matériellement impossible. La Cour de cassation l'a reconnu par son arrêt du 15 février 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Lolliot et Lucas).

Il convient toutefois d'ajouter que les tableaux de marche peuvent

prévoir la mise en marche de trains de remplacement aux gares importantes de bifurcation et, en outre, que le Ministre laisse aux Compagnies l'initiative des dispositions à prendre pour atténuer les conséquences regrettables des défauts de correspondance (Circulaire du 27 août 1878).

Les voyageurs qui ont manqué la correspondance ne sauraient non plus obliger la Compagnie à faire arrêter un train de la ligne d'embranchement à une station que ce train doit franchir normalement sans y stationner. En décidant le contraire (7 décembre 1868, Josserand contre Cie de P.-L.-M.), le tribunal de commerce de Nevers a méconnu les règles relatives à la circulation des trains.

f. Justifications a fournir par les voyageurs. — Le fait seul du retard ne suffit pas pour motiver l'allocation d'une indemnité. Il est indispensable que le préjudice soit établi (Tribunal de commerce de Poitiers, 16 décembre 1878, Cottereau, Bordes et autres contre Cie d'Orléans).

g. Éléments a prendre en considération dans le règlement des dommages-intérêts. — Ces éléments sont très divers; il importe de ne jamais perdre de vue les articles 1149, 1150 et 1151 du Code civil.

h. Exception tirée de la force majeure. — Conformément aux principes généraux du droit, les Compagnies peuvent dégager leur responsabilité, en invoquant et en prouvant la force majeure ou le cas fortuit. Les accidents ne sont considérés comme des cas de force majeure que s'il n'y a pas eu faute, imprudence ou négligence de la part de la Compagnie ou de ses agents.

Dans différentes espèces, les tribunaux ont reconnu la force majeure, par exemple en cas d'éboulement provoqué par une trombe d'eau (Cour de cassation, 15 février 1868, Cie de P.-L.-M. contre Lolliot et Lucas), et en cas d'affluence, à toutes les gares d'un réseau, de soldats rentrant de permission (Tribunal de commerce d'Angers, 10 avril 1885, Tonnelier contre Cie d'Orléans).

i. Non recevabilité d'une action pour retard d'un train dans lequel le voyageur n'avait pas le droit de monter. — Un voyageur qui monte indûment dans un train auquel son billet ne lui donne point droit n'est pas recevable à réclamer des dommages-intérêts (Tribunal de commerce de la Seine, 21 janvier 1869, Merlin contre Cie de P.-L.-M.).

7. Défaut d'appel des voyageurs à l'arrivée dans les stations,

notamment dans les gares de bifurcation. — Les agents des Compagnies doivent appeler l'attention des voyageurs, en prononçant à haute voix le nom des stations ; cette précaution est surtout indispensable aux gares de bifurcation (Tribunal de commerce d'Orléans, 8 mars 1865, Courtin-Raoult et Cie contre Cie d'Orléans).

L'appel est collectif ; les Compagnies ne sont point obligées de prévenir individuellement les voyageurs (Cour d'Aix, 16 mars 1866, de Dampmartin contre Cie de P.-L.-M. ; tribunal de commerce de la Seine, 17 juin 1869, Démolliens contre Cie de l'Ouest ; même tribunal, 29 septembre 1869, de Haas contre Cie du Nord).

8. **Interdiction provisoire de descendre et défaut d'avis concernant la levée de cette interdiction.** — A l'arrivée d'un train dans une gare, les agents de la Compagnie s'opposent à la descente des voyageurs pour des raisons d'ordre technique ; ils n'ont pas le soin de prévenir ensuite les voyageurs que cette interdiction est levée : leur négligence engage la responsabilité de la Compagnie (Cour d'Aix, 16 mars 1866, de Dampmartin contre Cie de P.-L.-M.).

9. **Abandon d'un voyageur descendu momentanément d'un train.** — Il y a également faute des agents de la Compagnie, s'ils ne préviennent pas par un appel au moins collectif les voyageurs descendus momentanément à une station que le train va se remettre en marche (Tribunal civil de Saintes, 28 novembre 1878, de Lancfranque contre Cie des Charentes).

10. **Déclassement des voyageurs. Groupement.** — En traitant de la composition des trains (tome III, page 374), nous avons fait connaître : 1° que les Compagnies pouvaient être condamnées à indemniser un voyageur obligé de monter dans un compartiment d'une classe inférieure à celle de son billet, faute d'un nombre de places suffisant ; 2° qu'elles n'étaient pas tenues de grouper les voyageurs et de leur offrir dans un même compartiment le nombre de places nécessaire pour ne point les séparer.

§ 3. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

POUR LE TRANSPORT DES BAGAGES

1. **Bagages non enregistrés.** — En règle générale, les voyageurs assument la responsabilité complète du transport des bagages qu'ils gardent avec eux et qu'ils ne font point enregistrer. N'ayant rien confié à la Compagnie, ils doivent assumer le soin et la charge de la surveillance nécessaire pour la conservation de ces bagages.

Le principe devrait fléchir toutefois, en cas de faute imputable, soit à la Compagnie, soit à ses agents, notamment en cas d'accident résultant d'un fait délictueux ou quasi-délictueux de leur part.

2. **Retards, avaries, perte de bagages enregistrés.** — *a.* Droit a indemnité. — Le droit à indemnité, quand le préjudice est justifié, résulte nettement des textes que nous avons cités, page 205. Le monopole dont les Compagnies sont investies et l'impossibilité dans laquelle se trouvent les voyageurs de surveiller leurs bagages pendant le transport doivent déterminer les tribunaux à appliquer strictement aux transports par chemin de fer les dispositions du Code civil et du Code de commerce (Cour d'Angers, 20 janvier 1858).

b. Des objets de valeur contenus dans les colis et non déclarés. — En traitant des conditions de transport des bagages, nous avons examiné quelles pouvaient être les obligations des voyageurs pour la déclaration des objets contenus dans leurs colis. Nous avons indiqué que nulle disposition des lois, règlements et cahiers des charges, n'imposait cette déclaration et qu'il en était ainsi, même pour les valeurs, malgré certaines variations de la jurisprudence.

En résulte-t-il que les voyageurs soient fondés à réclamer la réparation complète du préjudice qu'ont pu leur occasionner le retard, les avaries ou la perte de leurs bagages, en prenant comme base la valeur totale des objets renfermés dans leurs colis, quelle que soit la valeur de ces objets ? Non, sans aucun doute. Du droit au transport, on ne peut conclure au droit à une indemnisation complète. Les Compagnies ne peuvent être obligées, aux termes de l'article 1150 du Code civil, que dans la mesure qu'elles ont pu prévoir, eu égard à la forme du colis, à sa nature, à la longueur du voyage, à la situation personnelle du voyageur ; elles ont dû supposer que les bagages se composaient exclusivement des objets néces-

saires à l'accomplisement du voyage. Si le voyageur place dans une malle des objets précieux, du numéraire, des valeurs qu'il aurait pu conserver avec lui, il commet une imprudence dont il doit seul supporter les conséquences. Les tarifs de la Compagnie lui permettaient au besoin de faire de ces objets spéciaux une expédition distincte, déclarée et soumise aux taxes homologuées par le Ministre, et de prendre ainsi les garanties voulues pour la réparation intégrale d'un dommage éventuel; en se soustrayant à ces précautions, il s'est volontairement exposé à subir les effets de son imprévoyance.

Dans chaque espèce, les tribunaux ont à apprécier suivant les circonstences de la cause, en ayant égard aux considérations qui précèdent.

Nous citerons, à titre d'exemples, les décisions suivantes rendues par la Cour de cassation:

— 16 mars 1859 (Forrest contre Cie du Midi) : confirmation d'un arrêt de la cour de Bordeaux, limitant à 1 500 francs l'indemnité pour perte d'un sac de nuit dans lequel un voyageur affirmait avoir placé des valeurs s'élevant à la somme de 25 000 francs.

— 7 août 1867 (Hanoteau contre Cie du Nord) : confirmation d'un arrêt de la cour de Douai du 27 novembre 1865, limitant à 150 francs l'indemnité de perte d'un colis dans lequel le voyageur prétendait avoir placé des dentelles et valeurs estimées 21 000 francs.

— 5 mars 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Relin) : confirmation d'un arrêt par lequel la cour d'Aix avait indemnisé intégralement un voyageur de la perte d'un colis de broderies évalué à 6 050 francs et lui avait alloué en outre 1 000 francs à titre de dommages-intérêts, notamment pour perte de bénéfice pendant un concours régional. (Cet arrêt constate que les broderies ne figuraient pas parmi les objets précieux, passibles d'une taxe ad valorem.)

— 10 décembre 1873 (Cie de l'Ouest contre Brégaro) : confirmation d'un jugement du tribunal civil de la Seine, en date du 29 juillet 1872, et d'un arrêt de la cour de Paris, en date du 18 janvier 1873, intervenus à la suite de la perte de trois colis et portant : 1° allocation de la valeur de dentelles attachées ou destinées à être attachées aux vêtements d'une dame et ayant été déjà portées (3 332 francs), ainsi que de bijoux beaucoup trop nombreux pour être portés par cette dame en cours de route (5 425 francs); 2° rejet d'un chef de demande relatif à un billet de banque de 1 000 francs et à une somme de 300 francs en or, qui avaient été imprudemment placés dans une malle. (L'arrêt constate que les dentelles et bijoux étaient en rapport avec la situation de fortune de la dame Brégaro.)

— 4 mars 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivoire et Cie) : confir-

mation d'un jugement du tribunal de commerce de Lyon, du 9 décembre 1872, et d'un arrêt de la cour de Lyon, du 3 avril 1873, allouant une indemnité de 1 250 francs pour retard dans la remise d'un colis renfermant des échantillons et des cartons de dentelles et égaré pendant sept mois. (Le dommage consistait en dépréciation de la marchandise, perte de temps occasionnée au voyageur des sieurs Hébrard et consorts, préjudice causé aux affaires générales de la maison par le manque des échantillons; le jugement de première instance constatait en outre que la Compagnie avait refusé d'accepter comme bagages, sur déclaration de valeur, les caisses de dentelles litigieuses.)

Sans remonter à une époque trop éloignée, on pourra aussi consulter utilement divers arrêts de cours d'appel:

— Cour d'Aix, 29 avril 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Chas et Vagnair): arrêt limitant à 2 500 francs les dommages-intérêts pour perte d'une caisse d'échantillons, qui présentait pour le voyageur une valeur beaucoup plus considérable et dont la privation avait fait manquer la campagne de commerce de ce voyageur.

— Cour de Grenoble, 17 juin 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Drumillon): arrêt rejetant un chef de réclamation relatif à des titres de créance contenus dans un colis tardivement remis au voyageur.

— Cour de Grenoble, 8 février 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Roustaing): arrêt confirmant la condamnation de la Compagnie au paiement de 55 caisses de vers à soie, dont la forme ne pouvait tromper les agents sur la nature et la valeur de la marchandise.

— Cour de Grenoble, 13 février 1872 (Fleury-Pont contre Cie d'Orléans): arrêt confirmant un jugement qui avait fait une certaine part à l'imprudence d'un voyageur, en réglant l'indemnité due pour perte d'un colis renfermant des papiers importants.

— Cour de Nîmes, 18 août 1875 (Cie de P.-L.M. contre Couderc): arrêt analogue au précédent, fondé sur les mêmes motifs et en outre sur ce fait que l'industrie du voyageur était notoirement connue des agents de la Compagnie.

— Cour de Paris, 16 novembre 1876 (Cies d'Orléans et du Midi contre Thimonnier de Saint-Louis et de Schedoni): arrêt confirmant la condamnation au remboursement d'un album perdu, évalué à 6 000 fr. et non assimilable à un objet d'art.

— Cour de Caen, 17 juillet 1883 (Cie de l'Ouest contre Piquant): arrêt confirmant la condamnation de la Compagnie au paiement d'une somme de 900 fr. pour perte d'une caisse de rubans.

Nous pourrions multiplier ces exemples. Ils suffisent à montrer les

principes d'équité auxquels l'autorité judiciaire obéit dans l'appréciation fort délicate des objets dont la valeur doit servir de base au règlement des dommages-intérêts.

Tandis que, pour les marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse, les expéditeurs doivent faire une déclaration d'après laquelle la Compagnie perçoit une taxe proportionnée à la valeur de ces marchandises et à la responsabilité qu'elle assume, les bagages sont au contraire enregistrés sans déclaration. La Compagnie doit à priori leur attribuer une valeur moyenne correspondant à la nature ordinaire des effets et objets que les voyageurs emportent pour les besoins de leur voyage. C'est dans ces conditions qu'elle contracte et qu'elle s'engage. Les nécessités même du service ne lui permettent pas d'agir autrement. Tout en étant suffisamment larges dans leurs évaluations, les tribunaux ne doivent jamais oublier ce caractère spécial, inhérent à la nature du contrat de transport des bagages.

c. Personnes ayant qualité pour prétendre a une indemnité. — Le droit à indemnité est ouvert, non seulement au profit du voyageur, mais encore au profit des autres personnes qui ont subi un préjudice. Tel est le cas de perte ou de retard des bagages d'un représentant de commerce, quand il en résulte un dommage pour la maison à laquelle appartient ce représentant (Cour de cassation, 22 novembre 1871, Cie du Nord contre Chapel et Outin-Bertron; 4 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivoire et Cie).

d. Justifications a fournir par les voyageurs. — Les voyageurs qui prétendent à une allocation exceptionnelle doivent fournir au juge les preuves nécessaires pour asseoir sa conviction (Cour de cassation, 5 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Relin). La preuve testimoniale est d'ailleurs admissible, en vertu de l'article 1341, § 2, du Code civil.

Mais, si le voyageur ne se fonde que sur la valeur normale des bagages, dans sa demande de dommages-intérêts pour avarie ou perte de colis, la charge de la preuve incombe à la Compagnie : aux termes de l'article 1784 du Code civil, la Compagnie est présumée coupable et ne peut dégager sa responsabilité qu'en établissant le cas fortuit ou la force majeure.

e. Éléments a prendre en considération dans le règlement de l'indemnité. — L'indemnité, en cas d'avarie, de perte ou de retard, ne doit pas être limitée à la valeur matérielle des bagages. Elle doit comprendre,

conformément à l'article 1149 du Code civil, la perte subie par le voyageur et le gain dont il a été privé, dans les limites de prévision déterminées par l'article 1150, et pourvu que les faits entrant en ligne de compte soient la conséquence directe et immédiate de l'inexécution des obligations de la Compagnie.

La Cour de cassation a admis, le 22 novembre 1871 (Cie du Nord contre Chapel et Outin-Bertron), comme rentrant dans la catégorie des dommages à réparer, le préjudice causé à un voyageur de commerce et à son patron par le retard dans la remise d'une caisse d'échantillons. Elle a considéré que la forme et l'extérieur de la boîte en attestaient suffisamment la destination et que la Compagnie avait dû prévoir le préjudice susceptible de résulter de la privation de ce colis pour les opérations de vente confiées au voyageur.

Elle a confirmé, le 5 mars 1872 (Cie P.-L.-M. contre Relin), un règlement d'indemnité tenant compte, dans une certaine mesure, de la perte qu'un commerçant avait subie par suite de la privation de broderies pendant un concours régional.

Par un autre arrêt, du 4 mars 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivoire et Cie), la Cour de cassation a reconnu que le tribunal et la cour d'appel avaient pu tenir compte du tort occasionné aux affaires générales d'une maison de commerce par la privation temporaire d'échantillons.

Il est certain que la limite entre les dommages directs et les dommages indirects est très difficile à tracer et doit être appréciée avec équité dans chaque espèce.

Nous citerons, à titres d'exemples, outre les arrêts de 1871, 1872 et 1874 de la Cour de cassation, les arrêts suivants de cours d'appel :

— Cour d'Aix, 29 avril 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Chas et Vagnair) : arrêt tenant compte des pertes de temps et des embarras créés par la recherche des colis perdus, mais refusant de faire entrer en ligne de compte le préjudice extrinsèque, occasionnel et impossible à chiffrer, qui serait résulté de ventes et d'opérations manquées par suite de la perte d'échantillons.

— Cour de Grenoble, 17 juin 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Drumillon) : arrêt ayant égard au trouble dans la vie et les occupations d'un voyageur dont la malle avait été perdue, mais rejetant le grief tiré de la prétendue privation d'un emploi (1).

(1) Il est utile de signaler un jugement du tribunal de commerce de Metz, du 15 décembre 1869 (Doye contre Cie de l'Est), qui, dans le calcul de l'indemnité de retard due à un voyageur de commerce, a déduit deux jours fériés pendant lesquels les échantillons n'auraient pu être utilisés.

f. Laissé pour compte. — On peut concevoir des cas où les voyageurs seraient fondés à laisser pour compte aux Compagnies les colis qui seraient par trop avariés et ceux qui leur seraient remis trop tardivement et qu'ils auraient remplacés ou dont ils n'auraient plus l'emploi.

Ce droit a été constaté dans les considérants d'un arrêt de la cour de Grenoble du 17 juin 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Drumillon), bien qu'en fait et dans l'espèce la cour en ait repoussé l'exercice, pour un colis retrouvé au cours de l'appel.

Dans une circonstance semblable, la cour de Rennes a ordonné la réception d'un colis par un voyageur (12 janvier 1872, Cie de l'Ouest contre de Saint-Ours).

g. Limitation de l'indemnité par une clause des tarifs. — On a tenté, à l'origine, de limiter la responsabilité des Compagnies, en s'appuyant sur l'article 12 de la loi du 24 juillet 1793 qui réglait à forfait l'indemnité due : 1° pour perte d'effets, ballots ou marchandises transportés par les messageries, lorsque l'estimation de ces objets n'avait pas été déclarée au chargement ; 2° pour avaries, lorsque l'évaluation était impossible. Ces tentatives ont échoué.

Toutefois rien n'empêche d'inscrire une clause limitative dans les tarifs et de l'appliquer, si elle a reçu l'homologation du Ministre. Cette pratique n'a pas prévalu en France ; mais elle est usitée dans d'autres pays, notamment en Belgique, et s'étend par suite à certains tarifs internationaux. Elle est licite et puise sa légalité dans l'article 1152 du Code civil.

En traitant des transports généraux de la guerre, nous relaterons un traité passé entre le Ministre de la guerre et les Compagnies, qui contient une disposition limitant à une quote-part déterminée du prix de transport les indemnités pour retard. La Cour de cassation a décidé, le 29 juillet 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Weyle), que cette disposition devait être appliquée dans le règlement des dommages-intérêts dus à un militaire qui, usant d'une des clauses du traité, avait fait transporter ses effets personnels aux prix et conditions stipulés par ce contrat.

A défaut d'homologation ministérielle, les Compagnies ne sauraient invoquer utilement une indication portée sur le bulletin de bagages et tendant à limiter leur responsabilité (Cour de Caen, 17 juillet 1883, Piquant contre Cie de l'Ouest). Le Ministre des travaux publics a invité la Compagnie d'Orléans, par dépêche du 30 septembre 1883, à s'abstenir de toute mention de cette nature, en lui faisant remarquer que l'autorité judiciaire ne tiendrait pas compte d'indications sans valeur et qu'il importait de ne point induire le public en erreur.

h. Exception tirée de la force majeure. — La Compagnie peut s'exonérer de toute responsabilité, en établissant que le dommage résulte d'un cas de force majeure, par exemple de la précipitation apportée à l'évacuation d'une gare menacée par l'ennemi (Tribunal de commerce de Rouen, 19 juillet 1871, Moisy et Hérondelle contre Cie de l'Ouest).

i. Appréciation souveraine des faits par les juges du fond. Contrôle de la cour de cassation. — Les tribunaux, juges du fond, apprécient souverainement les faits. La Cour de cassation se borne à examiner s'ils ont sainement appliqué les règles du droit ; mais elle n'en conserve pas moins le droit et le devoir d'examiner si, étant donnés les faits, les conséquences qui en sont déduites sont bien conformes au Code civil, au Code de commerce et aux textes spéciaux sur les tarifs. Il ne faudrait donc pas prendre trop à la lettre les termes d'un arrêt du 4 mars 1874, qui semble attribuer aux tribunaux le droit de décider en dernier ressort si tel ou tel objet doit être considéré comme faisant partie des bagages dont la valeur doit servir de base au règlement de l'indemnité. Parmi les autres arrêts que nous avons cités, il en est plusieurs qui contiennent une appréciation à cet égard.

j. Prescription. — Conformément à l'article 108 du Code de commerce, les actions pour perte ou avarie sont prescrites après six mois, pour les expéditions faites à l'intérieur, et après un an, pour les expéditions faites à l'étranger. Ces délais courent, en cas de perte, du jour où le transport aurait dû être effectué, et en cas d'avarie, du jour de la remise des bagages. Sont exceptés les cas de fraude et d'infidélité.

Les dispositions de l'article 108 ne sont point applicables au cas de retard, qui restent soumis aux règles ordinaires.

La prescription peut être interrompue par une citation en justice, même devant un juge incompétent, ou par la reconnaissance du droit du créancier (Art. 2244 et 2248 du Code civil). (Voir comme exemple un arrêt de la cour de Paris, du 16 novembre 1876, Cies du Midi et d'Orléans contre Thimonnier de Saint-Louis et de Schedoni.)

Quant à l'article 105 du Code de commerce, aux termes duquel « la « réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture « éteignent toute action contre le voiturier », la jurisprudence en a restreint les effets au cas des marchandises expédiées en port dû ; elle a admis qu'il fallait, pour attester la renonciation à toute réclamation, le double témoignage de la réception et du paiement lors de la livraison. Cet article est donc inapplicable aux bagages. Nous y reviendrons avec plus de détails, dans la partie de cet ouvrage consacrée au transport des marchandises.

3. **Fausse direction donnée aux bagages à l'enregistrement.** — Comme nous l'avons indiqué, page 182, les voyageurs doivent surveiller l'enregistrement de leurs bagages. Cependant, il est des cas où les colis reçoivent une fausse direction, par suite d'une erreur manifeste des agents ; la Compagnie doit supporter la responsabilité de cette erreur. Le tribunal de commerce de Strasbourg a même condamné la Compagnie de l'Est à indemniser un voyageur dont la malle, laissée par lui sur la banquette des bagages, pendant qu'il allait au guichet de distribution des billets, avait été enregistrée avec le colis d'un autre voyageur, par la faute de ce dernier ou des employés de service (11 décembre 1868, Lhernault).

4. **Vols ou soustractions.** — Les Compagnies sont responsables des vols commis par leurs préposés, conformément à l'article 1384 du Code civil (Cour de cassation, 26 avril 1859, Cie de P.-L.-M. contre Montessuy).

On peut consulter comme ayant été rendu, pour un vol de cette nature, un jugement du tribunal de la Seine, du 17 mai 1850 (détournement par un facteur d'un sac qui avait été oublié sous le guichet de l'enregistrement et que cet agent avait recueilli, puis conservé après quelques démarches infructueuses pour en découvrir le propriétaire), et un arrêt de la cour de Toulouse du 24 novembre 1882 (Lespès contre Cie du Midi, vol par un chef de gare de 1 200 francs placés dans une chapelière).

Aux termes du Code civil, les Compagnies ont également la responsabilité des détournements commis par des personnes étrangères à leur service. L'article 1782 dispose, en effet, que les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes, et d'autre part l'article 1953 porte que les aubergistes ou hôteliers sont responsables du vol accompli, soit par leurs domestiques et préposés, soit par des étrangers; il n'y a d'exception prévue que pour les vols faits à force armée. Nous nous bornons à énumérer quelques décisions judiciaires : Cour de Paris, 12 janvier 1852, soustraction en cours de route d'objets précieux renfermés dans un sac de nuit enregistré ; tribunal de la Seine, 21 février 1856, vol de bagages confiés à un facteur avant l'enregistrement; tribunal de commerce de Besançon, 12 juin 1869, vol de bagages déposés sous la banquette d'enregistrement par le conducteur d'un omnibus faisant le service de correspondance (1).

(1) Voir aussi, à titre de renseignement, un arrêt de la Cour de cassation du 15 avril 1873 (Cie du Nord contre Quaratesi), rendu dans une espèce où une malle avait été forcée et où d'ailleurs la Compagnie intimée ne contestait pas au fond la responsabilité du transporteur.

Le cas de fraude ou d'infidélité empêche la Compagnie d'opposer, le cas échéant, l'exception de l'article 108 du Code de commerce (Arrêt de la cour de Toulouse, du 24 novembre 1882).

Toutefois, il faut que la Compagnie puisse être considérée comme dépositaire des bagages détournés, c'est-à-dire qu'elle les ait pris en charge ou, tout au moins, que ces colis aient été, à un titre quelconque, placés sous la surveillance des agents préposés au service des bagages. Le tribunal de commerce de la Seine a jugé, le 9 novembre 1852, que la responsabilité de la Compagnie ne pouvait être engagée par la faute d'un agent non attaché au service des bagages, qui aurait consenti à surveiller des colis sans avoir qualité à cet effet.

5. **Responsabilité des diverses Compagnies en cas de transport commun.** — Quand une Compagnie enregistre directement des bagages pour un point situé en dehors de son réseau, elle est, aux termes de l'article 99 du Code de commerce, garante des faits des Compagnies qui lui succèdent pour l'exécution du contrat unique. Le voyageur peut donc l'actionner directement, en cas de retard, d'avarie ou de perte, et la faire condamner au paiement de dommages-intérêts.

La Compagnie d'arrivée et les Compagnies intermédiaires peuvent-elles être actionnées également? La Cour de cassation n'a eu à se prononcer qu'une fois sur la question, en matière de bagages (15 avril 1872, Cie du Nord contre Quaratesi). Il s'agissait d'un colis enregistré directement de Saint-Pétersbourg à Paris : ce colis avait été déposé dans le bureau de la douane établi à la gare du Nord de Paris; le lendemain, on avait constaté que la serrure était forcée et que divers objets avaient été soustraits. La Compagnie du Nord étant présumée avoir reçu la malle en bon état et étant d'ailleurs obligée solidairement avec les autres Compagnies qui avaient concouru au transport, la Cour de cassation a reconnu que les tribunaux avaient pu admettre l'action directe contre la Compagnie du Nord et condamner cette Société à la réparation du dommage.

L'arrêt que nous venons de citer étant isolé, nous nous bornons à relater les principes qui ont été consacrés par la jurisprudence pour le transport des marchandises et que nous établirons, avec les détails nécessaires, dans l'un des chapitres suivants. Ces principes peuvent se résumer en quelques mots.

L'action directe contre la Compagnie destinataire ou l'une des Compagnies intermédiaires est recevable. Mais il appartient à celui qui intente cette action de prouver la faute, par application de l'article 1135 du Code civil. Toutefois, quand l'action est fondée sur l'avarie apparente ou la

perte d'un colis, la Compagnie contre laquelle la demande est formée doit être présumée coupable, si elle n'a point formulé de réserves lors de la transmission par la Compagnie qui l'a précédée dans l'exécution du transport; elle ne peut échapper à cette présomption qu'en prouvant la faute des autres Compagnies.

En ce qui concerne le partage des responsabilités entre les Compagnies, si la Compagnie de départ est responsable envers l'expéditeur, elle a un recours contre les autres Compagnies qui ont participé au transport et peut faire, en définitive, retomber la responsabilité sur celle dont elle établit la faute.

Ces principes ne s'appliquent bien entendu qu'au cas où le voyageur n'a pas encore pris livraison de ses bagages; si, après un transport commun sur plusieurs réseaux, il retirait un colis pour le mettre en consigne et si ce colis était ensuite perdu, la Compagnie d'arrivée, ayant conclu un contrat de dépôt distinct du contrat de transport, serait seule responsable.

Les transports internationaux sont soumis en général aux mêmes règles; ils peuvent, en outre, être soumis à des conditions spéciales telles que la limitation de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte : mais ce sont des cas particuliers sur lesquels nous n'avons pas à insister ici.

---

§ 4. — INDICATIONS GÉNÉRALES
SUR LES RÈGLES DE COMPÉTENCE ET DE PROCÉDURE

1. Compétence des divers tribunaux de l'ordre judiciaire. — L'autorité judiciaire a seule compétence pour connaître des litiges entre les Compagnies et les voyageurs.

a. — INSTANCES INTRODUITES PAR LES VOYAGEURS. — Quelles sont, parmi les juridictions de l'ordre judiciaire, celles auxquelles les voyageurs doivent s'adresser ?

L'art. 2 de la loi du 25 mai 1838 porte que les juges de paix prononcent sans appel, jusqu'à la valeur de 100 francs, et, à charge d'appel, jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance (1), sur les contestations entre les voyageurs et les voituriers, pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets.

D'autre part, l'article 631 du Code de commerce dispose que les tribunaux de commerce connaîtront des contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants ou aux actes de commerce entre toutes personnes. L'article 632 répute d'ailleurs acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau. Mais cette disposition a été exclusivement édictée au regard de la Compagnie, de telle sorte qu'en règle générale les tribunaux de commerce ne doivent être nécessairement saisis des litiges que si le voyageur a fait de son côté un acte incontestable de commerce, notamment s'il caractérise cet acte en basant sa demande sur le préjudice causé à son industrie par le retard, la perte ou l'avarie. Dans les autres cas, la juridiction civile ou la juridiction consulaire peuvent être indifféremment choisies par le voyageur.

On a soutenu, pendant un certain temps, que la loi de 1838 avait eu pour effet d'enlever aux tribunaux de commerce la connaissance des litiges nés du transport des voyageurs et de leurs bagages. Mais cette thèse n'a pas prévalu. La Cour de cassation a décidé, par un arrêt du 4 novembre 1863, que l'objet de la loi de 1838 avait été seulement d'étendre la compétence des juges de paix pour le cas où la juridiction civile aurait à statuer.

La cour de Metz a rappelé les vrais principes dans un arrêt du 28 mars 1867 (Cie de l'Est contre Visetti) : « Il est en vain soutenu que l'article 2 « de la loi du 25 mai 1838 sur les justices de paix contient une dérogation

(1) C'est-à-dire jusqu'à 1 500 francs.

« à la règle générale ; les justices de paix sont, suivant le principe de leur « institution, des juridictions purement civiles, et la loi invoquée n'a fait « qu'élever le taux de leur compétence, sans changer les matières auxquel- « les elle s'applique..... Il faut distinguer les contrats exclusivement « commerciaux des contrats mixtes, c'est-à-dire de ceux qui interviennent « entre un commerçant et un non-commerçant ; pour ces derniers, l'indi- « vidu non-commerçant peut agir également devant les tribunaux civils « et devant les tribunaux consulaires et, s'il opte pour la juridiction civile, « il doit suivre la voie indiquée par l'article 2 de la loi du 25 mai 1838, « qui, dans ce cas, reçoit son application. »

La cour d'Aix a rendu un arrêt dans le même sens le 27 juin 1868 (Outtino contre Cie de P.-L.-M.) : « En attribuant aux juges de paix les « contestations entre les voyageurs et les entrepreneurs de transport pour « retards, frais de route, pertes et avaries d'effets accompagnant les voya- « geurs, la loi du 25 mai 1838 n'a voulu que donner à ces derniers une « facilité de plus pour faire juger ces contestations, le plus souvent peu « importantes, sans abolir le principe d'après lequel les entrepreneurs de « transport, qui sont rangés parmi les commerçants, peuvent être appelés « devant les tribunaux de commerce. Ces entrepreneurs ne sauraient se « plaindre de ce qu'ils soient traduits devant la juridiction qui leur est « spécialement affectée. »

Ainsi l'ordre des juridictions se règle comme il suit, pour les instances introduites par les voyageurs contre les Compagnies :

1° S'il s'agit d'un litige commercial, c'est-à-dire si le voyageur est commerçant et excipe de sa qualité, la contestation doit être portée devant le tribunal de commerce.

2° Dans le cas contraire, le voyageur a le choix entre la juridiction civile et la juridiction consulaire.

S'il opte pour la juridiction civile, il doit saisir le juge de paix, quand la demande est restreinte dans les limites fixées par la loi de 1838, et le tribunal d'arrondissement, quand la demande excède ces limites.

Nous avons supposé, dans ce qui précède, que la demande n'était pas motivée par un fait délictueux des agents de la Compagnie. Au cas où cette dernière éventualité se réaliserait, le voyageur aurait, en vertu de l'article 3 du Code d'instruction criminelle, la faculté d'option entre le juge de l'action publique et les juges ci-dessus désignés. Le lecteur se reportera aux indications que nous avons données, tome III, page 498, à propos des accidents et que nous ne reproduirons pas ici.

b. Instances introduites par la compagnie. — Lorsque la Compa-

gnie est demanderesse (ce qui est exceptionnel), elle paraît devoir saisir la juridiction civile, à moins qu'il ne s'agisse des conséquences d'un fait délictueux, qui lui permettrait de porter son action civile devant le juge de l'action publique.

Il convient cependant de remarquer que le tribunal de commerce n'aurait pas à proclamer d'office son incompétence et ne devrait se dessaisir du litige que si l'exception était soulevée par le voyageur.

2. **Compétence à raison du lieu.** — La question sera traitée avec détails à propos du transport des marchandises. Quelques indications sommaires suffiront ici.

Si la juridiction civile est saisie, le défendeur doit être assigné devant le tribunal de son domicile, conformément à l'article 59 du Code de procédure civile. L'article 42 du Code de commerce disposant que les sociétés peuvent avoir plusieurs maisons de commerce, la jurisprudence a admis que les gares importantes pouvaient être assimilées à des succursales et que les Compagnies pouvaient être assignées devant les tribunaux dans le ressort desquels se trouvent ces gares, pourvu que l'action se rattachât à un fait de leur service. Il sera donc loisible au voyageur d'assigner la Compagnie devant le tribunal de la gare de départ ou devant celui de la gare d'arrivée, si l'une et l'autre de ces gares satisfont à la condition précédemment indiquée. La cour de Rennes a reconnu, le 3 mai 1871, le droit d'un voyageur de porter son action devant le tribunal de commerce de Rennes, pour la perte d'un colis qu'il avait fait enregistrer à Paris, à destination de cette dernière ville (Cie de l'Ouest contre de Saint-Ours).

Si la juridiction commerciale est appelée à statuer, l'article 420 du Code de procédure civile permet au demandeur de choisir entre le tribunal du domicile de la Compagnie, celui du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée, et celui du lieu où devait être effectué le paiement.

On doit entendre par « marchandise » l'acte du transport. La jurisprudence a d'ailleurs admis, pour les marchandises, que la livraison résultait du fait de l'expédition ; par assimilation, pour les voyageurs, le lieu de livraison serait celui du départ. Le tribunal de la gare où a été délivré le billet serait donc toujours compétent, puisque cette gare serait tout à la fois le lieu de la promesse de transport et celui de la livraison.

Quant au lieu de paiement, plusieurs tribunaux ont décidé que c'était le lieu de destination, en se fondant sur ce que le mot « paiement » devait être interprété comme synonyme d'accomplissement de l'obligation (Cour d'Angers, 29 juillet 1853 ; cour de Poitiers, 12 février 1861). Nous avons

quelques doutes sur cette interprétation. L'article 420 a visé, suivant nous, d'une part l'obligation du marchand, qui est de livrer, et d'autre part celle de la personne qui achète, c'est-à-dire l'obligation de payer le prix du transport. Cependant, il convient de reconnaître que la jurisprudence des cours d'Angers et de Poitiers est favorable aux voyageurs.

Nous ne pouvons d'ailleurs que renvoyer, pour plus de détails, au chapitre qui sera consacré spécialement aux règles de compétence en matière de transport des marchandises.

3. **Assignations.** — Les règles relatives aux assignations sont également réservées pour ce chapitre.

CHAPITRE IV

TARIFS ÉTRANGERS POUR LES VOYAGEURS

ET LES BAGAGES

RESPONSABILITÉ DES ADMINISTRATIONS OU COMPAGNIES

1. Tarifs du réseau d'État allemand. — *a.* TARIFS POUR LES VOYAGEURS. — Voici d'abord un tableau des taxes généralement appliquées en Allemagne pour les billets simples et les billets d'aller et retour (1) :

(1) Nous croyons devoir rappeler qu'en Allemagne il n'y a pas d'impôt proprement dit sur les transports. L'industrie des chemins de fer est taxée, comme les autres, sur son produit net. En Prusse, la quotité de cette taxe est de 2,5 % du produit, lorsque le capital-actions ne reçoit pas plus de 5 % ; elle s'accroît légèrement quand cette proportion est dépassée.

DISTANCES EN KILOMÈTRES	TAXES PAR TRAINS EXPRESS, POSTES OU RAPIDES			TAXES PAR TRAINS ORDINAIRES				BILLETS D'ALLER ET RETOUR			BILLETS MILITAIRES
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	4e classe	1re classe	2e classe	3e classe	
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1	0,250	0,250	0,125	0,250	0,250	0,1875	0,125	0,375	0,375	0,250	0,125
2	0,250	0,250	0,125	0,250	0,250	0,1875	0,125	0,375	0,375	0,250	0,125
3	0,375	0,375	0,250	0,375	0,375	0,250	0,125	0,625	0,625	0,375	0,125
4	0,500	0,375	0,250	0,500	0,375	0,250	0,125	0,750	0,625	0,375	0,125
5	0,625	0,500	0,375	0,500	0,375	0,250	0,125	0,750	0,625	0,375	0,125
6	0,750	0,625	0,375	0,625	0,500	0,375	0,250	1,000	0,750	0,625	0,125
7	0,875	0,625	0,500	0,750	0,625	0,375	0,250	1,125	1,000	0,625	0,125
8	1,000	0,750	0,500	0,875	0,625	0,500	0,250	1,375	1,000	0,750	0,250
9	1,125	0,875	0,625	1,000	0,750	0,500	0,250	1,500	1,125	0,750	0,250
10	1,125	0,875	0,625	1,000	0,750	0,500	0,250	1,500	1,125	0,750	0,250
20	2,250	1,750	1,250	2,000	1,500	1,000	0,500	3,000	2,250	1,500	0,375
30	3,375	2,625	1,875	3,000	2,250	1,500	0,750	4,500	3,375	2,250	0,500
40	4,500	3,375	2,375	4,000	3,000	2,000	1,000	6,000	4,500	3,000	0,750
50	5,625	4,250	3,000	5,000	3,750	2,500	1,250	7,500	5,625	3,750	0,875
60	6,750	5,125	3,625	6,000	4,500	3,000	1,500	9,000	6,750	4,500	1,000
70	7,875	5,875	4,250	7,000	5,250	3,500	1,750	10,150	7,875	5,250	1,250
80	9,000	6,750	4,750	8,000	6,000	4,000	2,000	12,000	9,000	6,000	1,375
90	10,125	7,625	5,375	9,000	6,750	4,500	2,250	13,500	10,125	6,750	1,500
100	11,250	8,375	5,875	10,000	7,500	5,000	2,500	15,000	11,250	7,500	1,750
125	14,125	10,500	7,375	12,500	9,375	6,250	3,125	18,875	14,125	9,375	2,125
150	16,875	12,625	8,875	15,000	11,250	7,500	3,750	22,500	16,875	11,250	2,500
175	19,750	14,625	9,250	17,500	13,125	8,750	4,375	26,250	19,750	13,125	3,000
200	22,500	16,750	11,750	20,000	15,000	10,000	5,000	30,000	22,500	15,000	3,375
300	33,750	25,125	17,625	30,000	22,500	15,000	7,500	45,000	33,750	22,500	5,000
400	45,000	33,375	23,375	40,000	30,000	20,000	10,000	60,000	45,000	30,000	6,750
500	56,250	41,750	29,250	50,000	37,500	25,000	12,500	75,000	56,250	37,500	8,375
600	67,500	50,125	35,125	60,000	45,000	30,000	15,000	90,000	67,500	45,000	10,000
700	78,750	58,375	40,875	70,000	52,500	35,000	17,500	105,000	78,750	52,500	11,750
800	90,000	66,750	46,750	80,000	60,000	40,000	20,000	120,000	90,000	60,000	13,375
900	101,250	75,125	52,625	90,000	67,500	45,000	22,500	135,000	101,250	67,500	15,000
1.000	112,500	83,375	58,375	100,000	75,000	50,000	25,000	150,000	112,500	75,000	16,750

Si l'on recherche quelles sont les bases qui ont servi à établir le barême précédent, on arrive aux résultats ci-après, en remarquant que les prix sont toujours arrondis aux 10 pfennigs supérieurs (0 fr. 125).

1° *Billets simples.*

Trains express, postes ou rapides.	1re classe. —	Distances inférieures à 10 km. : 10 pf. (0 fr. 125)
		Distances de 10 km. et au-dessus : 9 pf. (0 fr. 1125)
	2e classe. —	Distances de 30 km. au plus : 7 pf. (0 fr. 0875)
		Distances supérieures à 30 km. : 6 pf. 2/3 (0 fr. 0533)
	3e classe. —	Distances de 30 km. au plus : 5 pf. (0 fr. 0625)
		Distances supérieures à 30 km. : 4 pf. 2/3 (0 fr. 0373)
	(avec minima de 20 pf. pour la 1re et la 2e cl. et de 10 pf. pour la 3e)	
Trains ordinaires.	1re classe. —	Pour toute distance..... 8 pf. (0 fr. 10)
	2e classe. —	— 6 pf. (0 fr. 075)
	3e classe. —	— 4 pf. (0 fr. 05)
	4e classe. —	— 2 pf. (0 fr. 025)
	(avec minima de 20,15 ou 10 pf. suivant la classe).	

2° *Billets d'aller et retour.*

1re classe. —	Distances de 10 km. au moins : 12 pf. (0 fr. 15) (1)	Soit 1 fois 1/2 le prix des billets simples des trains ordinaires et 3/4 du prix des billets doubles.
2e classe. —	— : 9 pf. (0 fr. 1125)	
3e classe. —	— : 6 pf. (0 fr. 075)	
(avec minima de 30 ou 20 pf., suivant la classe).		

3° *Billets militaires.*

Pour toute distance : 1 pf. 1/3 (0 fr. 0167), avec minimum de 10 pf. (0 fr. 125).

Les enfants au-dessous de 4 ans, qui n'exigent pas une place particulière, sont transportés gratuitement.

Quant aux enfants âgés de moins de dix ans, ils profitent des avantages suivants : deux enfants sont admis dans les voitures de toutes classes avec un billet unique à plein tarif. Un enfant accompagnant un voyageur peut monter en 1re classe avec un billet de 2e classe, et en 2e, en 3e ou en 4e classe, pourvu que le voyageur ait pris un billet de 1re, de 2e ou de 3e classe. Un enfant seul voyage en 1re classe, avec un billet de 2e ; en 2e classe, avec un billet de 3e (si le train ne contient pas de voitures de 3e classe, ce billet n'est taxé qu'au prix des trains ordinaires) ; et en 3e classe, avec un billet de 3e classe de train ordinaire ou un billet de 4e, suivant que le train est rapide ou non.

Les billets d'aller et retour sont valables pour deux jours, y compris celui de la délivrance ; ils donnent le droit de monter dans tous les trains contenant des voitures de la classe du billet, y compris les trains postes et express. Le retour doit avoir lieu à la station de départ avant l'expira-

(1) Pour les distances inférieures à 10 km., les bases sont un peu plus élevées, parce que les chiffres calculés par l'addition de 50 °/₀ aux taxes des billets simples sont arrondis aux 10 pfennigs supérieurs.

tion du second jour. Le délai est augmenté de 24 heures pour les billets délivrés la veille d'un dimanche ou d'un jour férié.

Les Administrations allemandes délivrent en outre :

1° Depuis le 15 mai jusqu'à la fin d'août, des billets d'aller et retour de 2e et 3e classe, valables pour six semaines, ou billets de saison, aux prix ordinaires des billets d'aller et retour ;

2° Des cartes d'abonnement, valables pour une durée d'un à douze mois et dont le prix est calculé sur celui d'un voyage aller et retour par jour, avec une réduction variant de 40 °/₀ pour un mois à 70 °/₀ pour une année (Le mois est compté pour 30 jours et le prix calculé comme il vient d'être dit est augmenté de 1 fr. ; l'abonné doit en outre verser un cautionnement de 10 marcs, soit 12 fr. 50, pour garantir la Compagnie contre l'emploi abusif de la carte et pour assurer la rentrée de cette carte à l'expiration du délai de validité) (1) ;

3° Des cartes d'abonnement scolaires, valables pour un mois au moins et pour un voyage aller et retour par jour (excepté les jours fériés) et dont la taxe est calculée sur la base de 2 pfennigs (0 fr. 025) en 2e classe et de 1 pfennig 1/3 (0 fr. 0167) en 3e classe, en multipliant cette base par le nombre de jours scolaires et par le double de la distance de la station du domicile de l'enfant à la station desservant l'école ;

4° Des cartes d'abonnement scolaires, permettant à plusieurs enfants d'une même famille de voyager ensemble et taxées comme les cartes scolaires d'enfants isolés, mais sur les bases réduites ci-après :

pour 2 enfants : en 2e classe, 3 pfennigs (0 fr. 0375)
en 3e classe, 2 pfennigs (0 fr. 025)
pour 3 enfants : en 2e classe, 4 pfennigs (0 fr. 05)
en 3e classe, 2 pfennigs 2/3 (0 fr. 0333)
pour 4 enfants : en 2e classe, 5 pfennigs (0 fr. 0625)
en 3e classe, 3 pfennigs 1/3 (0 fr. 04164)
pour 5 enfants : en 2e classe, 6 pfennigs (0 fr. 075)
en 3e classe, 5 pfennigs (0 fr. 0625) ;

5° Des cartes d'abonnement scolaires annuelles, calculées sur la base de 1 pfennig 1/2 (0 fr. 01875) en 2e classe, et de 1 pfennig (0 fr. 0125) en 3e classe ;

6° Des billets d'abonnement, valables pour 10 voyages aller et retour

(1) Des réductions sont accordées aux enfants âgés de moins de dix ans.

et permettant aux professeurs et élèves de se rendre aux bains de mer et de rivière ;

7° Des abonnements hebdomadaires pour ouvriers, taxés suivant la même règle que les abonnements scolaires et sur la base de 1 pfennig, 33 (0 fr. 016625) par kilomètre ;

8° Des billets d'aller et retour taxés sur la même base, pour permettre aux ouvriers travaillant hors de la localité où ils ont leur domicile de se rendre le lundi à leur travail et de rentrer chez eux le samedi soir, ou de se rendre chez eux le samedi soir et de retourner à leur travail le lundi matin.

Des réductions sont accordées pour faciliter les excursions :
— aux sociétés de 30 membres, faisant un voyage d'instruction ;
— aux groupes de 9 élèves au moins, accompagnés d'un professeur. (Le prix perçu est celui des billets militaires ; il est même admis pour les excursions scolaires des classes inférieures, que deux élèves soient transportés avec un seul billet.)

Afin de venir en aide aux associations et corporations qui se dévouent aux soins des malades, les Administrations de chemins de fer autorisent les membres de ces associations, ainsi que leurs infirmiers et infirmières, à voyager en 3e classe avec des billets militaires et en 2e classe avec des billets simples ou des billets d'aller et retour de 3e classe, soit pour l'accomplissement de leurs fonctions, soit pour un voyage à une station balnéaire ou à une station de convalescence, ou même à une station de récréation.

Les malades indigents peuvent voyager en 3e classe, avec un billet militaire, pour aller à une station thermale située soit sur le territoire allemand, soit à l'étranger.

b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs. — Parmi les conditions d'application, les plus intéressantes à signaler sont les suivantes :

1° Les billets indiquent, non seulement la taxe, mais encore l'heure et le numéro du train pour lequel ils ont été délivrés.

2° Les voyageurs avec billet simple ont la faculté de quitter le train à une station intermédiaire et de reprendre le même jour ou le lendemain un autre train pour se rendre à destination, à charge par eux de demander le visa du chef de la station à laquelle ils s'arrêtent et de ne pas monter dans un train à tarif plus élevé. Les porteurs de billets d'aller et retour ont droit à un arrêt à l'aller ainsi qu'au retour.

3° Quand une correspondance est manquée, les voyageurs sont autorisés à monter dans les trains des autres lignes qui les conduiraient également à destination, alors même que ces trains seraient tarifés plus cher et ne contiendraient pas de voitures de la classe indiquée par leur billet. (Toutefois, les voyageurs de 4e classe ne peuvent voyager ainsi, ni en 1re, ni en 2e classe.)

Ils ont aussi la faculté de revenir, par le premier train en partance, à la station où ils ont pris leur billet et de se faire rembourser le prix de ce billet, ainsi que la somme payée pour le retour.

Ils peuvent encore continuer leur voyage, sans changer d'itinéraire, en profitant d'un train rapide, dans les conditions précédemment indiquées pour les lignes de secours.

Enfin les règlements prévoient la mise en marche de trains supplémentaires ou l'utilisation des trains de marchandises, au moins jusqu'à une station qui donne la correspondance aux voyageurs ou qui leur offre un gîte.

4° Les voyageurs peuvent échanger leur billet contre un billet d'une classe supérieure, même en cours de route, en payant la différence pour tout le parcours.

5° Le personnel de service est obligé, sur la demande des voyageurs, de leur désigner des places.

Il doit, autant que possible, surtout pendant l'été, ne placer que quatre personnes dans les compartiments de première classe, six dans les compartiments de seconde et 8 dans les compartiments de troisième.

6° Les voyageurs dépourvus de billets ou munis de billets non valables paient une double taxe, s'ils ne déclarent pas d'eux-mêmes sans y être invités l'irrégularité de leur situation ; lorsqu'au contraire ils prennent cette initiative, ils ne sont passibles que d'une amende d'un mark (1 fr. 25). La même pénalité est appliquée aux voyageurs qui dépassent leur point de destination ou voyagent dans une classe supérieure et qui en préviennent d'eux-mêmes le conducteur du train.

7° En principe, aucune indemnité n'est due pour retard. Un trajet interrompu ou non accompli ne donne droit qu'au remboursement du prix du parcours non effectué.

8° Les petits chiens, portés sur les genoux, sont seuls admis dans les compartiments, à la condition que les voyageurs ne protestent pas.

9° Des compartiments pour dames et pour non-fumeurs sont réservés dans les trains.

10° Les cartes d'abonnement sont revêtues d'une photographie de l'abonné.

c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application. — Ne sont considérés comme bagages que les objets dont les voyageurs ou leurs parents peuvent avoir besoin pendant leur voyage, tels que manteaux, malles, sacs de voyage, cartons à chapeaux, petites boîtes et autres objets.

Les voyageurs peuvent conserver avec eux les objets légers et portatifs, quand les autres voyageurs n'en sont pas incommodés et quand l'administration de la douane ou du fisc le tolère. Sont admis dans les voitures de 4me classe les outils, sacs, hottes ou paniers et autres objets qu'un piéton peut porter, suivant l'appréciation du chef de gare, et qui ne dépassent pas le poids de 35 kilogrammes.

Les voyageurs munis de billets simples et de billets d'aller et retour ont droit à la franchise pour 25 kilogrammes de bagages proprement dits. Pour les autres billets et les cartes d'abonnement, les droits des voyageurs sont réglés suivant les cas.

Les excédents de poids sont taxés à raison de 1/2 pfennig (0 fr. 00625) par kilomètre et par 10 kilogrammes ou fraction de 10 kilogrammes ; le minimum est de 1 pfennig et les taxes sont arrondies au pfennig supérieur. En aucun cas, la perception ne peut être inférieure à 20 pfennigs (0 fr. 25).

La franchise se cumule pour les membres d'une même famille ayant la même destination.

Indépendamment des objets constituant des bagages proprement dits, les caisses de dimensions plus grandes et tous autres colis que l'on peut considérer comme renfermant des objets nécessaires au voyage peuvent être exceptionnellement admis comme bagages, mais sans bénéficier de la franchise.

Les colis-bagages, les marchandises, chiens et autres animaux de petite taille en cage sont admis à l'expédition par les trains ordinaires (à l'exclusion des trains express, postes ou rapides), même sans billet de voyageur, à la condition qu'ils puissent être transportés dans le fourgon à bagages. La taxe est calculée sur un poids minimum de 30 kilogrammes, d'après les bases en vigueur pour les excédents de bagages ; elle ne peut être inférieure à 60 pfennigs (0 fr. 75).

Les bagages peuvent être refusés, s'ils ne sont pas solidement emballés ; ils doivent être dépouillés des anciennes étiquettes, faute de quoi la responsabilité du transporteur serait complètement dégagée en cas de fausse direction.

A l'arrivée, les colis peuvent être laissés à la station ; au delà d'un délai de 24 heures, l'Administration est autorisée à percevoir 25 pfennigs par colis et par jour, à titre de taxe de magasinage.

La responsabilité du transporteur, en cas de perte, d'avarie ou de retard, est soumise aux règles suivantes :

1° Perte ou avaries. — A défaut de déclaration d'une valeur plus élevée, l'indemnité pour tous dommages est limitée à 15 francs par kilogramme, déduction faite, le cas échéant, de la partie non détériorée.

Les voyageurs peuvent se ménager une indemnité plus forte, moyennant une assurance de 2 francs par mille francs sur la valeur déclarée, pour chaque section à parcourir de 150 kilomètres ou au-dessous, sans que la taxe soit inférieure à 0 fr. 25.

Les bagages ne sont considérés comme perdus qu'après un délai de trois jours; c'est seulement à l'expiration de ce délai que le voyageur peut prétendre à une indemnité. Si les colis sont retrouvés après le paiement de cette indemnité, le voyageur en est avisé et a un délai de quatre semaines pour se les faire restituer contre remboursement de la somme qui lui a été allouée.

Quand les colis n'ont pas été réclamés dans les 8 jours qui suivent l'arrivée du train, l'Administration est affranchie de toute responsabilité.

Pour les colis non enregistrés, l'Administration ne peut être recherchée, à moins de faute établie à la charge de ses agents.

2° Retards. — Sauf déclaration de valeur et paiement d'une prime d'assurance, dans les conditions et au taux ci-dessus indiqués, les voyageurs ne peuvent prétendre à une indemnité de plus de 0 fr. 25 par kilogramme et par jour ou fraction de jour, jusqu'au moment où les bagages sont considérés comme perdus.

Quand des objets sont oubliés ou égarés par les voyageurs, l'Administration les conserve pendant trois mois, après quoi elle en dispose suivant les règlements. Si ces objets sont susceptibles de perte complète, l'Administration les vend et tient le produit de la vente à la disposition des ayants droit pendant le délai sus-indiqué.

Le télégraphe est d'ailleurs mis à la disposition des voyageurs, même dans les stations non ouvertes à la correspondance privée, pour les communications relatives à la recherche des colis égarés.

2. Tarifs du réseau d'État Belge. — *a.* Tarifs pour les voyageurs. — Les tarifs appliqués aux voyageurs sur le réseau de l'État Belge ont subi d'assez nombreuses et importantes modifications depuis l'origine.

Une loi du 12 avril 1851 (pour ne pas remonter à une époque plus éloignée) avait fixé les bases suivantes (1) :

(1) Les transports par chemins de fer en Belgique ne sont frappés d'aucun impôt.

1re classe.	0 fr. 40 par lieue de 5 km.,	avec minimum de	0 fr. 80.
2e classe.	0 30	id.	id.	0 30.
3e classe.	0 20	id.	id.	0 20.

Une loi du 10 mars 1854 institua une surtaxe de 25 %, pour les trains express composés de voitures de 1re et de 2e classe ou seulement de voitures de 1re classe.

En 1866, une grande réforme fut opérée; on abandonna le système des tarifs proportionnels à la distance pour adopter un tarif différentiel réglé sur les bases ci-après (Arrêté ministériel du 20 mars 1866) (1) :

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
	fr.	fr.	fr.
De 1 à 7 lieues	0,40	0,30	0,20
Pour la 8e lieue	0,20	0,10	0,05
Pour la 9e lieue	0,20	0,05	0,10
Pour la 10e lieue	0,10	0,05	0,10
De 11 à 15 lieues	0,10	0,05	0,05
De 16 à 20 lieues	0,15	0,10	0,075
Pour chaque lieue supplémentaire	0,10	0,075	0,05

La surtaxe des trains express fut réduite à 20 % par arrêté ministériel du même jour; des voitures de 3me classe furent d'ailleurs adjointes à certains de ces trains.

La réforme de 1866, se traduisant par un abaissement considérable des taxes, détermina une augmentation notable dans le nombre des voyageurs; mais cette augmentation ne suffit pas pour compenser l'effet de la diminution du tarif. Finalement, il y eut un déchet très notable sur le produit brut et à fortiori sur le produit net.

Aussi, un arrêté ministériel du 18 septembre 1871 supprima-t-il la tarification différentielle de 1866 pour revenir à la tarification proportionnelle sur les bases suivantes :

Trains ordinaires.	1re classe	0 fr.	36 par lieue.
—	2e classe	0	27 —
—	3e classe	0	18 —

Trains express. — Majoration de 25 %.

Cet arrêté généralisa en même temps les billets d'aller et retour avec réduction de 20 %, pour toutes les relations de station à station.

Enfin, en 1879, tous les prix furent majorés de 5 %; le kilomètre fut

(1) Ce nouveau tarif n'était pas applicable aux transports internationaux.

substitué à la lieue pour le calcul des taxes et toute fraction de kilomètre fut forcée, alors qu'auparavant toute fraction de lieue n'atteignant pas 2500 m. était négligée (Loi du 27 juillet 1879).

Il ne sera pas inutile de rapprocher, dans un tableau synoptique, les taxes résultant de l'application des tarifs de 1851, 1866, 1871 et 1879, pour un certain nombre de distances :

DISTANCES	1re CLASSE								2e CLASSE								3e CLASSE							
	1851-54		1866		1871		1879		1851-54		1866		1871		1879		1851-54		1866		1871		1879	
	O (1)	E (1)	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	0,80	1,00	0,80	1,00	0,70	0,90	0,80	0,95	0,60	0,80	0,60	0,80	0,55	0,70	0,60	0,75	0,40	»	0,40	0,50	0,35	0,45	0,40	0,50
20	1,60	2,00	1,60	2,00	1,45	1,80	1,55	1,90	1,20	1,50	1,20	1,50	1,10	1,40	1,15	1,45	0,80	»	0,80	1,00	0,70	0,90	0,80	0,95
30	2,50	3,00	2,50	3,00	2,15	2,70	2,30	2,85	1,80	2,30	1,80	2,30	1,60	2,00	1,75	2,15	1,20	»	1,20	1,50	1,10	1,40	1,15	1,45
35	2,80	3,50	2,80	3,50	2,50	3,15	2,65	3,35	2,20	2,70	2,20	2,70	1,90	2,40	2,00	2,50	1,40	»	1,40	1,75	1,25	1,55	1,35	1,70
40	3,20	4,00	3,00	3,60	2,90	3,65	3,05	3,80	2,40	3,00	2,20	2,70	2,15	2,70	2,30	2,85	1,60	»	1,45	1,75	1,45	1,80	1,55	1,90
45	3,50	4,50	3,20	3,85	3,25	4,05	3,45	4,30	2,70	3,50	2,25	2,70	2,45	3,05	2,60	3,20	1,80	»	1,55	1,85	1,60	2,00	1,75	2,15
50	4,00	5,00	3,30	3,95	3,60	4,50	3,80	4,75	3,00	3,80	2,30	2,75	2,70	3,40	2,85	3,55	2,00	»	1,65	2,00	1,80	2,25	1,90	2,40
60	4,80	6,00	3,50	4,20	4,30	5,40	4,55	5,70	3,60	4,50	2,40	2,90	3,25	4,05	3,45	4,30	2,40	»	1,75	2,10	2,15	2,70	2,30	2,85
70	5,50	7,00	3,70	4,45	5,05	6,30	5,30	6,65	4,20	5,30	2,50	3,00	3,80	4,75	4,00	5,00	2,80	»	1,85	2,20	2,50	3,15	2,65	3,35
75	6,00	7,50	3,80	4,55	5,40	6,75	5,70	7,10	4,50	5,70	2,55	3,05	4,05	5,05	4,30	5,35	3,00	»	1,90	2,30	2,70	3,40	2,85	3,55
80	6,50	8,00	3,90	4,70	5,75	7,20	6,05	7,60	4,80	6,00	2,60	3,10	4,30	5,40	4,55	5,70	3,20	»	1,95	2,35	2,90	3,65	3,05	3,80
90	7,20	9,00	4,20	5,05	6,50	8,15	6,85	8,55	5,50	6,80	2,80	3,35	4,85	6,05	5,15	6,40	3,60	»	2,10	2,50	3,25	4,05	3,45	4,30
100	8,00	10,00	4,50	5,40	7,20	9,00	7,60	9,45	6,00	7,50	3,00	3,60	5,40	6,75	5,70	7,10	4,00	»	2,25	2,70	3,60	4,50	3,80	4,75
125	10,00	12,50	5,00	6,00	9,00	11,25	9,45	11,85	7,50	9,50	3,35	4,00	6,75	8,45	7,10	8,90	5,00	»	2,50	3,00	4,50	5,65	4,75	5,95
150	12,00	15,00	5,50	6,60	10,80	13,50	11,35	14,20	9,00	11,30	3,75	4,50	8,10	10,15	8,55	10,65	6,00	»	2,75	3,30	5,40	6,75	5,70	7,10
175	14,00	17,50	6,00	7,20	12,60	15,75	13,25	16,55	10,50	13,20	4,10	4,90	9,45	11,80	9,95	12,45	7,00	»	3,00	3,60	6,30	7,90	6,65	8,30
200	16,00	20,00	6,50	7,80	14,40	18,00	15,15	18,90	12,00	15,00	4,50	5,40	10,80	13,50	11,35	14,20	8,00	»	3,25	3,90	7,20	9,00	7,60	9,45

(1) *O* = Trains ordinaires. — *E* = Trains express.

On voit que les taxes actuelles se rapprochent beaucoup de celles de 1854.

Divers arrêtés ministériels ont fixé des minima : 1° de 0 fr. 40 en 1re classe, 0 fr. 30 en 2me classe et 0 fr. 20 en 3me classe, pour les trains ordinaires ; 2° de 0 fr. 50 en 1re classe et 0 fr. 40 en 2me classe, pour les trains express.

Les enfants âgés de moins de 3 ans sont transportés gratuitement, à la condition de rester sur les genoux des personnes qui les accompagnent ; les enfants de 3 à 8 ans paient le demi-tarif et ont droit à une place distincte.

Ainsi que nous l'avons dit, des billets d'aller et retour avec une réduction de 20 0/0 sont délivrés pour toutes les relations. Ils sont valables, soit pour la journée, soit jusqu'au lendemain à minuit, suivant que le parcours ne dépasse pas ou excède 15 lieues. Les billets distribués le samedi ou la veille d'une fête légale, pour un parcours de plus de 15 lieues, sont valables jusqu'au surlendemain à minuit. Quand la fête légale a lieu le samedi ou le lundi, les billets délivrés le vendredi ou le samedi sont valables jusqu'au 4me jour. Dans tous les cas, lorsque le voyage est commencé avant minuit, les billets sont valables pour achever le trajet.

Deux enfants au-dessous de 8 ans, voyageant ensemble, sont admis avec un seul billet d'aller et retour.

L'Administration des chemins de fer de l'État Belge délivre des cartes d'abonnement sur tout ou partie du réseau, aux prix et pour les délais indiqués dans les tableaux ci-après :

1° Abonnements généraux (1).

DISTANCES	UN AN			NEUF MOIS			SIX MOIS			TROIS MOIS		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	170	127	85	136	102	68	102	76	51	57	42	28
20	230	175	115	184	138	92	138	104	69	77	58	38
30	290	218	145	232	174	116	174	131	87	97	73	48
40	330	248	165	264	198	132	198	149	99	110	83	55
50	370	278	185	296	222	148	222	167	111	123	93	62
75	420	316	210	336	253	168	252	190	126	140	105	70
100	470	353	235	376	282	188	282	212	141	157	118	78
150	554	419	277	443	335	222	332	251	166	185	140	92
200	632	474	316	506	379	253	379	286	190	211	158	105
250	700	525	350	560	420	280	420	315	210	233	175	117
Réseau	800	600	400	640	480	320	480	360	240	267	200	133

2° Abonnements pour les fonctionnaires et employés des chemins de fer de l'État.

Moitié prix des abonnements généraux.

3° Abonnements pour enfants et jeunes gens fréquentant les établissements d'instruction.

Pour la durée annale des cours :

DISTANCES	UN DÉPLACEMENT PAR SEMAINE			2 OU 3 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE			4 A 6 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	30	23	15	60	46	30	90	68	45
20	62	46	31	124	92	62	176	132	88
30	91	68	46	182	136	92	272	204	136
40	115	86	58	230	172	116			
50	131	99	66	262	198	132	Au-delà de 33 km., il il est délivré des abonnements généraux.		
75	142	107	71	284	214	142			
100	152	115	76	304	230	152			
125	163	122	81	326	244	162			

2° Pour six mois, le même nombre de déplacements et les mêmes limites

(1) Les barèmes d'abonnement sont échelonnés de kilomètre en kilomètre. Nous ne reproduisons que quelques-uns des chiffres qui y sont compris.

de distance : trois cinquièmes des prix afférents aux abonnements annuels.

3° Pour trois mois, le même nombre de déplacements et les mêmes limites de distance : moitié des prix afférents aux abonnements trimestriels.

4° *Abonnements pour les enfants des fonctionnaires et agents ressortissant au Ministère des travaux publics, qui fréquentent les cours d'établissements d'instruction.*

Pour la durée annale des cours, pour six mois ou pour trois mois (même nombre de déplacements que ci-dessus. — Limite de distance de 103 km., pour 1, 2 ou 3 déplacements par semaine, et de 33 km., pour 4 à 6 déplacements) : moitié des prix précédemment énoncés pour les abonnements scolaires.

5° *Abonnements hebdomadaires pour ouvriers.*

DISTANCES	PRIX	DISTANCES	PRIX	DISTANCES	PRIX	DISTANCES	PRIX	DISTANCES	PRIX	DISTANCES	PRIX
km.	fr.	km.	fr.	km.	fr.	km.	fr.	km.	fr.	km.	fr.
5	1,05	15	1,70	25	1,95	35	2,15	45	2,35	60	2,65
10	1,35	20	1,85	30	2,05	40	2,25	50	2,45	70	2,85

6° *Abonnements hebdomadaires pour agréés et ouvriers de l'Administration des chemins de fer de l'État.*

Moitié des prix précédents. — Limite de distance de 31 km.

Les abonnés sont tenus de verser un cautionnement de 10 fr. (réduit à 5 fr. pour les abonnements scolaires).

L'Administration des chemins de fer de l'État accorde des réductions à diverses catégories de voyageurs. Peuvent ainsi circuler, en payant la moitié du prix des billets simples :

1° Les membres des sociétés notoirement connues et régulièrement constituées, voyageant au nombre de 20 au moins et ayant à parcourir un minimum de 30 kilomètres, tant à l'aller qu'au retour (Les sociétaires ne peuvent monter dans les trains express sans une autorisation formelle de l'Administration) ;

2° Les élèves d'établissements d'instruction, faisant une excursion scolaire sous la conduite de leurs professeurs et voyageant au nombre de 10 personnes au moins (Trains ordinaires) ;

3° Les électeurs aux Chambres législatives et à la province et allant exercer leur mandat (Trains ordinaires et express) ;

4° Les émigrants étrangers, transitant par la Belgique pour se rendre à leur point d'embarquement ou pour se rapatrier (Trains ordinaires ; voitures de 3e classe. — Les enfants de 3 ans et moins sont admis gratuitement; les enfants de 3 à 12 ans paient la moitié des prix fixés pour les adultes);

5° Les voyageurs par trains de plaisir ;

6° Les pompiers ayant à se déplacer à l'occasion d'un sinistre grave et sur la réquisition des autorités communales (Trains ordinaires et express) ;

7° Les détenus et leurs gardiens.

Les militaires voyageant en corps ou isolément bénéficient d'une réduction de 50 °/₀.

Les gardes civiques, en tenue et en armes, sont assimilés aux sociétaires.

b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs. — Les voyageurs doivent se rendre à destination par le train qu'ils ont pris au départ, quand ce train est direct, ou par la correspondance immédiate, quand il y a changement de train. Toute interruption de voyage les empêche de continuer leur route sans un nouveau coupon.

Les voyageurs munis de billets simples, de billets d'aller et retour ou de cartes d'abonnement, peuvent passer dans un train express ou changer de classe, ou effectuer en même temps ce double changement, à charge de se munir de coupons supplémentaires comme l'indique le tableau ci-après :

COUPON OU CARTE DONT LE VOYAGEUR EST MUNI	VOITURE DANS LAQUELLE LE VOYAGEUR VEUT SE PLACER	COUPON SUPPLÉMENTAIRE A PRENDRE AU GUICHET
1° PASSAGE D'UN TRAIN ORDINAIRE DANS UN TRAIN ORDINAIRE, AVEC CHANGEMENT DE CLASSE.		
2e classe ordinaire.	1re classe ordinaire.	3e classe ordinaire.
3e — —	1re — —	2e — —
3e — —	2e — —	3e — —
2° PASSAGE D'UN TRAIN ORDINAIRE DANS UN TRAIN EXPRESS.		
1re classe ordinaire.	1re classe express.	3e classe ordinaire.
2e — —	2e — —	3e — —
3e — —	3e — —	3e — —
3° PASSAGE D'UN TRAIN ORDINAIRE DANS UN TRAIN EXPRESS, AVEC CHANGEMENT DE CLASSE.		
2e classe ordinaire.	1re classe express.	3e classe express.
3e — —	1re — —	2e — —
3e — —	2e — —	2e classe ordinaire.
2e — —	3e — —	Néant.
1re — —	2e — —	Néant.
4° PASSAGE D'UN TRAIN EXPRESS DANS UN TRAIN EXPRESS, AVEC CHANGEMENT DE CLASSE.		
2e classe express.	1re classe express.	3e classe ordinaire.
3e — —	1re — —	2e — —
3e — —	2e — —	3e classe express.
5° PASSAGE D'UN TRAIN EXPRESS DANS UN TRAIN ORDINAIRE, AVEC CLASSE SUPÉRIEURE.		
2e classe express.	1re classe ordinaire.	3e classe ordinaire.
3e — —	1re — —	3e classe express.
3e — —	2e — —	3e classe ordinaire

Toutefois les voyageurs munis d'un coupon de retour peuvent prendre un train express pour tout ou partie du parcours, en payant, au bureau de départ du retour, un supplément égal à la moitié de la valeur du coupon simple ordinaire de la classe correspondant à leur billet d'aller et retour, pour la totalité du trajet.

A défaut de coupon régulier, les voyageurs paient le prix du tarif augmenté de 50 °/₀ jusqu'à la station où le train a un arrêt assez long pour leur permettre de se pourvoir, au guichet, d'un billet régulier. Il en est de même pour les voyageurs qui montent dans une voiture de classe supérieure sans s'être munis, au départ ou en cours de route, du coupon supplémentaire exigible aux termes des dispositions que nous venons de rappeler. Les taxes minima, en pareil cas, sont les suivantes :

Trains express : 1re classe : 0 fr. 70 ; 2e classe : 0 fr. 60 ; 3e classe : 0 fr. 50 ;
Trains ordinaires : 1re classe : 0 fr. 60 ; 2e classe : 0 fr. 50 ; 3e classe : 0 fr. 40.

En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'ont droit à un dédommagement que s'il y a faute

imputable à l'Administration ; ce dédommagement ne peut excéder le prix de transport.

Les cartes d'abonnement autres que les abonnements d'ouvriers sont valables pour tous les trains autres que les trains internationaux.

Quand, par suite de causes imprévues et indépendantes de la volonté de l'abonné, la carte est devenue sans emploi, l'Administration peut faire une restitution partielle dans des conditions fixées par les règlements. Toutefois, les abonnements de trois mois ne donnent jamais lieu à remboursement.

Les cartes portent la photographie du titulaire ; elles sont revêtues de sa signature et ont un caractère exclusivement personnel.

L'abonné non porteur de sa carte, de même que celui qui prend place dans une voiture d'une classe supérieure à celle pour laquelle il a payé, est tenu de se munir au guichet d'un billet régulier ou d'un supplément, faute de quoi il est traité comme le voyageur dépourvu de billet.

L'abonné prend l'engagement de ne point faire, au détriment de l'Administration, le trafic de la messagerie, en présentant comme lui appartenant des colis groupés qui ne feraient pas partie de son bagage personnel, faute de quoi l'Administration lui retirerait sa carte et garderait le cautionnement. Il s'engage aussi à n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action et à ne prétendre à aucune indemnité contre l'Administration pour arrêt, retard, changement de service, diminution du nombre des trains ou défaut de place, qui l'obligerait à monter dans une voiture d'une classe inférieure. Toute carte prêtée ou utilisée en dehors des limites de délai et de parcours qui y sont indiquées est retirée sans restitution et sans préjudice des poursuites judiciaires.

Les cartes peuvent être échangées, à toute époque, contre des cartes d'une classe supérieure, moyennant le paiement préalable de la différence pour toute la durée de l'abonnement.

En cas de perte, la carte est remplacée après un délai de quinze jours, moyennant un nouveau cautionnement.

Pour obtenir des abonnements hebdomadaires, les ouvriers sont tenus de produire un certificat de leur patron, dûment légalisé par l'autorité compétente. L'Administration peut en outre procéder aux enquêtes nécessaires, en vue d'éviter les abus. Les abonnés ouvriers ne sont admis qu dans les trains déterminés par l'Administration centrale.

Les billets d'aller et retour des sociétaires peuvent être rendus valables, soit pour deux jours, soit pour trois jours s'ils sont délivrés le samedi ou la veille d'une fête légale, soit pour quatre jours si le jour férié coïncide avec un samedi ou un lundi.

c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application. — Les voyageurs peuvent garder avec eux les colis qui ne sont pas de nature à gêner les autres voyageurs et dont le poids total ne dépasse pas 25 kilogrammes. Ces colis doivent être placés sous les banquettes; ils sont transportés sans responsabilité de l'Administration.

Quant aux bagages enregistrés, ils ne jouissent d'aucune franchise, si ce n'est pour certains transports internationaux (1). La taxe est fixée à 0 fr. 06 par 100 kilogrammes et par kilomètre, avec minimum de 0 fr. 50 par expédition ; elle est appliquée de 10 en 10 kilogrammes, toute fraction de dizaine comptant pour une dizaine entière.

Les colis de marchandises et les objets de mobilier, présentés comme bagages, sont refusés lorsque le poids de chacun de ces colis pris isolément excède 25 kilogrammes ou lorsque leur volume dépasse 1/8 de mètre cube. Toutefois, les colis des voyageurs de commerce et des marchands ambulants peuvent être acceptés jusqu'à concurrence d'un poids de 50 kilogrammes ou d'un volume de 1/4 de mètre cube.

Les bagages non emballés et ceux dont l'emballage serait défectueux ou insuffisant sont transportés sans garantie pour les dommages éventuels qui résulteraient de l'absence ou de l'insuffisance de l'emballage. Il en est de même pour ceux qui présentent des défectuosités de fermeture.

Les voyageurs peuvent assurer leurs bagages contre les risques de perte, en payant, en sus du prix du tarif, une prime de 10 centimes par 100 francs de la valeur déclarée ; les bagages ainsi assurés doivent être conditionnés de manière à offrir toute garantie à l'Administration.

Les colis contenant des finances ou des valeurs ne sont admis au transport comme bagages que moyennant la déclaration exacte de leur valeur et la perception d'une taxe supplémentaire de 0 fr. 10 par 100 francs de la valeur déclarée ; à défaut de déclaration, le voyageur est considéré comme coupable d'une fraude tombant sous l'application de l'article 2 de l'arrêté royal du 19 mai 1843. En cas de suspicion, les chefs de station font procéder à l'ouverture des colis ; si le voyageur s'oppose à cette vérification, les bagages sont refusés. Les fonds et valeurs présentés comme bagages doivent d'ailleurs être conditionnés de la manière indiquée au tarif des marchandises.

Les voyageurs ont le droit d'expédier leurs bagages vers une destination autre que celle pour laquelle ils demandent leur billet.

Les bagages remis au bureau moins d'un quart d'heure avant le départ du convoi peuvent être refusés ; cependant, si les voyageurs le

(1) Les émigrants étrangers transitant au travers de la Belgique ont notamment la franchise pour 100 kilogrammes.

désirent, ils sont expédiés comme marchandises, aux prix et conditions fixés pour ce transport.

En cas de perte d'un objet assuré, l'Administration rembourse intégralement la valeur déclarée. Pour la perte d'un objet non assuré, il est payé une indemnité de 6 francs par kilogramme.

En cas d'avarie ou de retard, l'indemnité est réglée suivant les circonstances, sans pouvoir excéder celle qui est fixée pour la perte de l'objet.

Pour les relations internationales, les bagages ne peuvent comprendre ni finances, ni papiers et objets de valeur, ni marchandises; les voyageurs sont d'ailleurs tenus de faire enregistrer tous leurs colis, sans exception.

Les stations reçoivent en dépôt les bagages qui sont présentés à l'arrivée ou avant le départ des trains, moyennant la perception d'un droit de magasinage de 5 centimes par colis et par jour, avec un minimum de 10 centimes. Le premier jour entre dans le décompte de la taxe.

Les bagages en dépôt sont considérés comme étant en cours de transport et peuvent être assurés moyennant une prime de 10 centimes par 100 francs de la valeur déclarée, en sus de la taxe de 5 centimes par colis et par jour.

Les petits chiens, dits de salon, sont admis dans les voitures, à la condition : 1° qu'ils soient renfermés dans un panier; 2° que leur poids, panier compris, ne dépasse pas 3 kilog.; 3° que les voyageurs ne se plaignent pas. Ils paient d'ailleurs, comme les autres chiens, le tarif de la 3me classe (Trains ordinaires ou express; billets simples ou billets d'aller et retour).

Pendant la durée de la chasse, les chiens peuvent être admis, aux mêmes conditions, dans des compartiments réservés aux chasseurs.

En aucun cas, le transport des chiens n'engage la responsabilité de l'Administration.

3. **Tarifs italiens.** — *a*. Tarifs pour les voyageurs. — Les tarifs sont proportionnels à la distance parcourue.

Le tableau suivant en indique les bases, avec et sans l'impôt de 13 % qui frappe les transports en grande vitesse (1).

(1) Un droit de timbre de 5 centimes est perçu en outre par voyageur et par expédition de bagages.

	TRAINS OMNIBUS ET MIXTES		TRAINS DIRECTS		TRAINS TRÈS DIRECTS	
	SANS L'IMPÔT	AVEC L'IMPÔT	SANS L'IMPÔT	AVEC L'IMPÔT	SANS L'IMPÔT	AVEC L'IMPÔT
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re classe.....	0,100	0,113	0,110	0,1243	0,120	0,1356
2e classe.....	0,070	0,0791	0,077	0,0871	»	»
3e classe.....	0,045	0,09	0,050	0,0565	»	»

On voit, à l'inspection de ces chiffres : 1° que la majoration de prix des trains directs par rapport aux trains omnibus et mixtes est de 10 °/₀; 2° que, pour les trains très directs composés exclusivement de voitures de 1re classe, la majoration est de 20 °/₀.

Les enfants âgés de moins de 3 ans sont transportés gratuitement, à la condition de ne point occuper une place distincte et d'être accompagnés d'une personne adulte. Quant aux enfants âgés de 3 à 7 ans, ils sont autorisés à occuper une place distincte en payant la moitié du prix ordinaire. Ces réductions ne s'appliquent ni aux billets d'aller et retour, circulaires ou d'abonnement, ni aux suppléments pour places de luxe.

Le transport des militaires, marins ou assimilés et des carabiniers royaux est taxé à raison de 0 fr. 025 en 1re classe, 0 fr. 018 en 2e classe, et 0 fr. 0125 en 3e classe, non compris l'impôt. En cas de changement de résidence pour raison de service, les familles des militaires, marins et carabiniers ont droit à une réduction de moitié sur le prix du tarif général.

La distance minimum d'application est de 2 kilomètres.

Parmi les trains directs, il n'y en a que quelques-uns qui soient accessibles aux voyageurs de 3e classe.

Des billets d'aller et retour sont délivrés entre les stations déterminées par l'Administration, jusqu'à la distance de 150 kilomètres. La réduction dont ils bénéficient est de 20 à 35 °/₀, suivant la distance et le délai de validité. Quand ils sont valables tout à la fois pour les trains directs et pour les trains omnibus, leur prix est basé sur la moyenne des taxes afférentes à ces deux catégories de trains.

Des cartes d'abonnement sont délivrées : 1° pour un an ou pour six mois, à toute distance (1); 2° pour 3 mois, jusqu'à 600 kilomètres; 3° pour 1 mois, jusqu'à 300 kilomètres. Le tableau suivant en indique les prix pour quelques distances (impôts compris).

(1) Cette distance n'excède cependant pas 600 km. pour la 3e classe.

DISTANCES	POUR UN AN			POUR SIX MOIS			POUR TROIS MOIS			POUR UN MOIS		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Jusqu'à 5 kilomètres.	169,50	124,30	84,75	96,05	67,80	50,85	50,85	39,55	28,25	30,55	23,75	16,95
De 6 à 10 km.	248,60	175,15	124,30	135,60	96,05	67,80	79,10	56,50	39,55	47,50	33,90	23,75
De 11 à 15 km.	322,05	226,00	163,85	169,50	124,30	84,75	101,70	73,45	50,85	61,05	44,10	30,55
De 16 à 20 km.	384,20	271,20	192,10	197,75	141,25	101,70	118,65	84,75	62,15	71,20	50,85	37,30
De 21 à 25 km.	429,40	305,10	214,70	220,35	158,20	113,00	129,95	96,05	67,80	78,00	57,65	40,70
De 26 à 30 km.	452,00	316,40	226,00	237,30	169,50	118,65	141,25	101,70	73,45	84,75	61,05	44,10
De 31 à 40 km.	514,15	361,60	259,90	265,55	186,45	135,60	158,20	113,00	79,10	94,95	67,80	47,50
De 41 à 50 km.	570,65	401,15	288,15	293,80	209,05	146,90	175,15	124,30	90,40	105,10	74,60	54,25
De 71 à 80 km.	700,60	491,55	350,30	367,25	259,90	186,45	226,00	163,85	113,00	135,60	98,35	67,80
De 91 à 100 km	734,50	514,15	367,25	405,80	288,15	203,40	248,60	175,15	124,30	149,20	105,10	74,60
De 101 à 150 km.	813,60	570,65	406 80	463,30	327,70	231,65	293,80	209,05	146,90	176,30	125,45	88,15
De 151 à 200 km.	887,05	621,50	446,35	514,15	361,60	259,90	333,35	237,30	169,50	200,05	142,40	101,70
De 251 à 300 km.	1.017,00	717,55	508,50	598,90	423,75	299,45	395,50	282,50	197,75	237,30	169,50	118,65
De 451 à 500 km.	1.209,10	847,50	604,55	700,60	497,20	350,30	485,90	350,30	242,95	»	»	»
De 501 à 600 km.	1.265,60	887,05	632,80	740,15	519,80	372,90	508,50	367,25	254,25	»	»	»
De 901 à 1.000 km.	1.469,00	1.028,30	»	858,80	598,90	»	»	»	»	»	»	»
De 1.901 à 2.000 km.	1.819,30	1.271,25	»	1.067,85	751,45	»	»	»	»	»	»	»
De 2.901 à 3.000 km.	2.101,80	1.474,65	»	1.237,35	870,10	»	»	»	»	»	»	»
De 3 901 à 4.000 km.	2.373,00	1.661,10	»	1.429,45	1.005,70	»	»	»	»	»	»	»
De 4.901 à 5.000 km.	2.599,00	1.819,30	»	1.598,95	1.118,70	»	»	»	»	»	»	»
De 5.901 à 6.000 km.	2.825,00	1.977,50	»	1.768,45	1.237,35	»	»	»	»	»	»	»

Lorsque les cartes d'abonnement s'étendent à des lignes parcourues par des trains directs, leur prix est augmenté de 5 %.

Les personnes qui demandent un abonnement ont: 1° à payer, indépendamment du prix de cet abonnement, 2 fr. pour le livret et 0 fr. 65 pour le timbre; 2° à verser un cautionnement de 5 francs.

Les Compagnies sont tenues d'accorder les réductions suivantes :

1° Employés des administrations centrales de l'État, ainsi que leur famille et leurs domestiques, quand ces dernières personnes voyagent avec eux : 50 %.

2° Employés civils des administrations provinciales de l'État, nommés par le Roi ou par le Ministre et payés par l'État, ainsi que leur famille et un domestique :

pour les parcours de	100 km. au plus,	30 %
—	101 à 200 km.,	35 %
—	201 à 300 km.,	40 %
—	301 à 400 km.,	45 %
—	401 à 500 km.,	50 %.

(Ces réductions s'appliquent à 3 voyages par an. Elles profitent, dans des conditions déterminées, aux agents en disponibilité ou en congé.)

3° Invités aux congrès, exposants, jurés : mêmes réductions que pour les employés civils des administrations provinciales de l'État.

4° Électeurs politiques convoqués au collège électoral pour la nomination des membres du Parlement : 75 % pour l'aller et pour le retour.

5° Élèves et personnel des institutions civiles d'instruction ou d'éducation dirigées ou reconnues par l'État, quand ils voyagent au nombre de 20, y compris leur supérieur et les personnes de service, pour leur instruction ou pour une excursion de plaisir : 50 %.

6° Membres du club alpin italien, voyageant au nombre de douze, y compris les porteurs et les guides : 30 %.

7° Membres des sociétés italiennes de gymnastique reconnues par l'État, quand ils voyagent au nombre de 20 pour leur instruction ou leur plaisir : 30 %.

8° Membres des associations charitables, pour soigner les malades dans les hospices du royaume ou pour élever gratuitement les enfants pauvres : 50 %.

9° Troupes artistiques : 50 %

10° Scrofuleux et malades indigents, envoyés aux bains de mer ou aux eaux thermales : 75 % en 2e ou 3e classe, tant à l'aller qu'au retour.

11° Ouvriers se rendant à leur travail ou en revenant, au nombre de 20 : 50 % en 3e classe (trains omnibus).

Ouvriers voyageant en plus grand nombre, dans le même cas : 0 fr. 60 par voiture de 3e classe à 40 places et 0 fr. 75 par voiture de 3e cl. à 50 places.

12° Émigrants italiens se rapatriant : 50 % en 3e classe.

Les Compagnies délivrent aussi des billets circulaires avec des bonifications de 20 à 35 % (1), selon la distance. Elles ont en outre certains tarifs locaux, très réduits, pour le transport en grand nombre des paysans employés aux semailles ou aux récoltes (2).

b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs. — Les billets simples ne sont valables que pour le train en vue duquel ils ont été délivrés. Les voyageurs ont droit à un arrêt intermédiaire, quand leur trajet excède 200 km., et à 2 arrêts, quand il excède 500 km. ; ils ne peuvent prendre, pour continuer leur route, des trains à prix plus élevé ou des trains ne contenant point de voitures de la classe indiquée par leur billet, à moins de payer la différence ; les arrêts ne peuvent se prolonger au delà de l'heure de minuit, le jour suivant.

Pour changer de classe, les voyageurs doivent prévenir les agents du chemin de fer et payer le supplément du point de départ au point de destination.

Quand, par leur faute, les voyageurs dépassent la station de destination, il doivent acquitter une taxe de 0 fr. 10.

Les voyageurs ont droit au remboursement du prix de leur billet : 1° quand le départ du train est retardé d'une heure ; 2° quand un ordre de l'autorité politique ou judiciaire s'oppose à ce départ ; 3° quand il n'y a pas de place disponible dans le train.

Ils ont droit au remboursement d'une part proportionnelle à la fraction du voyage non effectuée : 1° quand le train ne peut poursuivre sa marche et quand ils ne veulent pas profiter des moyens que l'Administration est en mesure de mettre à leur disposition ; 2° quand un retard leur fait manquer la correspondance et qu'ils ne veulent pas utiliser les trains suivants.

Les billets d'aller et retour sont valables pour tous les trains ayant des places du prix et de la classe voulus. Sont exceptés, toutefois, les trains qui n'ont pas d'arrêt à la station de destination, ceux qui n'ont que des

(1) Ces billets sont valables pour les trains directs et pour les trains omnibus. Leurs taxes sont basées sur la moyenne des prix afférents à ces deux catégories de trains.

(2) Sur deux lignes, il est mis en circulation des voitures de 4e classe, au prix de 0 fr. 0339 par voyageur et par kilomètre, impôts compris.

voitures de 1re classe, celui de la malle des Indes et quelques autres.

Le voyage d'aller doit être accompli par le train pour lequel le billet a été délivré ; le retour peut s'accomplir par l'un quelconque des trains du même jour, y compris le dernier, pourvu que le voyageur arrive à destination le lendemain, avant midi. Les billets délivrés la veille ou au cours des jours fériés sont valables jusqu'au lendemain de ces jours fériés, pourvu que le voyage soit terminé avant minuit. Quand une fête coïncide avec un samedi ou un lundi, les billets délivrés le vendredi ou le samedi sont valables, dans les mêmes conditions, jusqu'au lundi soir ou jusqu'au mardi soir.

Lorsque, par suite d'une affluence extraordinaire, les voyageurs ne peuvent pas trouver de places de la classe à laquelle ils ont droit, les règlements leur imposent l'obligation de monter dans des compartiments de classe inférieure, sans pouvoir prétendre à aucun remboursement.

Les porteurs de billets d'aller et retour peuvent descendre à une station intermédiaire ; mais ils perdent alors tous leurs droits à la continuation de leur voyage. Il en est de même au retour.

Le voyageur qui, à l'aller, veut se rendre à une station située au delà de sa destination normale doit en avertir le personnel et payer le prix d'un billet simple depuis le point de départ, déduction faite de la valeur du billet d'aller et retour ; si cette valeur est supérieure au prix du billet simple, la différence lui est remboursée. Faute d'avis préalable, il doit payer le billet simple, sans déduction ni remboursement ; son billet d'aller et retour lui est retiré. Si, au retour, il veut dépasser la station de destination, il est également tenu d'avertir le personnel et de payer un supplément, faute de quoi il acquitte son voyage entier de retour d'après le double du tarif plein. Il est loisible aux porteurs de billet d'aller et retour de changer de classe, soit à l'origine, soit au cours de l'un des deux voyages, à charge par eux d'acquitter la différence entre le prix du billet simple de la classe à laquelle ils ont droit et celui de la classe qu'ils veulent occuper, depuis le point où ils changent de compartiment, jusqu'à destination. S'ils changent de classe sans autorisation, ils paient le double de la différence entre le prix des billets simples des deux classes.

La vente des coupons de retour est interdite; celui qui les achète et celui qui les vend sont passibles d'une amende de 100 francs.

Les abonnements sont délivrés sur la production d'une photographie ; ils ont un caractère personnel. Ils confèrent le droit de monter dans tous les trains contenant des voitures de la classe voulue, sauf les trains exclusivement composés de voitures de 1re classe, la malle des Indes et quelques autres trains.

Quand un abonné est trouvé dépourvu de sa carte, il paie le prix d'un billet simple, sans pouvoir ensuite en réclamer le remboursement. Lorsqu'il sort des limites de son parcours ou lorsqu'il prend un train qui lui est interdit, il paie le double du prix d'un billet simple pour tout le parcours irrégulièrement effectué.

En cas de perte de la carte, l'abonné peut en obtenir un duplicata, moyennant le paiement d'une somme de 2 francs, plus le timbre de 0 fr. 65.

L'abonné qui prête sa carte perd tous ses droits, sans préjudice de l'action en dommages-intérêts à laquelle il s'expose de la part de la Compagnie. Le tiers qui en fait usage doit payer quatre fois le prix d'un billet simple; il se place, en outre, sous le coup des pénalités édictées par les règlements sur la police et la sûreté des chemins de fer.

Il est défendu aux abonnés de transporter, soit avec eux, soit à titre de bagages enregistrés, des valeurs soumises au tarif du numéraire ou des marchandises groupées, sous peine de perdre leurs droits et d'être frappés des pénalités déterminées par les lois et décrets en vigueur.

L'abonné qui veut prendre une classe supérieure doit en prévenir les agents et acquitter un supplément calculé d'après le prix des billets simples, faute de quoi il a à payer une surtaxe égale à ce supplément. Celui qui veut dépasser les limites de son parcours doit de même en aviser le personnel et payer, d'après le tarif plein, le trajet qu'il a l'intention d'effectuer en dehors de ces limites; sinon, il a à acquitter une somme double.

Des règles analogues ont été édictées pour les voyages circulaires. Nous ne les reproduisons pas, pour ne pas donner des développements excessifs à cet exposé de la tarification étrangère.

Les voyageurs qui quittent temporairement leur place ont le droit de la réoccuper, quand ils l'ont marquée par un objet quelconque.

Il est défendu de fumer dans les compartiments autres que ceux qui sont spécialement réservés aux fumeurs, sauf le consentement unanime des voyageurs.

c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application. — Sont considérés et admis comme bagages les effets à l'usage du voyageur et de sa famille, qui sont ordinairement transportés dans des malles, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux, petites caisses, boîtes, ainsi que les échantillons, pourvu qu'ils aient été déclarés et que le voyageur acquitte, outre la taxe au poids, celle du numéraire et des objets précieux. Sont exclus les objets de cette dernière catégorie.

Chaque voyageur peut porter gratuitement avec lui, dans son compar-

timent, les petits colis qui ne pèsent pas plus de 20 kilog., dont les dimensions n'excèdent pas 0^m50 sur 0^m25 et 0^m30, et qui peuvent trouver place sous les sièges ou sur les filets, sans incommoder les autres voyageurs. L'Administration n'encourt aucune responsabilité pour le transport de ces colis. Sont exclus les animaux vivants, à l'exception des oiseaux placés dans des cages dont les dimensions n'excèdent pas $0^m20 \times 0^m20 \times 0^m25$ et des petits chiens.

Les bagages enregistrés ne jouissent d'aucune franchise. Ils sont soumis à une taxe kilométrique de 0 fr. 40 par tonne, non compris l'impôt, ou de 0 fr. 452, y compris l'impôt. Ce chiffre est augmenté de 50 %, pour les singes, les chats, les chiens et les oiseaux en cage. Le minimum de la taxe est de 0 fr. 70.

Les voyageurs peuvent s'assurer contre les conséquences de la perte éventuelle de leurs bagages, moyennant le paiement d'une prime sur la valeur déclarée. Cette prime est fixée à 0 fr. 0017 par kilomètre et par fraction indivisible de 500 francs, avec minimum de 0 fr. 70. Elle est augmentée d'un impôt déterminé par une loi du 8 juin 1874.

Les bagages mis en consigne avant le départ, ou non retirés à l'arrivée dans les 24 heures, sont conservés par la Compagnie moyennant une taxe de 0 fr. 05 par colis et par jour, avec minimum de 0 fr. 10. Quand les bagages ne sont pas retirés dans les six mois de l'expédition ou du dépôt, ils sont considérés et vendus comme objets abandonnés, après inventaire de leur contenu. Le produit de la vente est tenu à la disposition de qui de droit jusqu'à l'expiration de la deuxième année, sauf déduction des sommes dues à la Compagnie ; après ce terme, il est acquis à la Caisse de secours et de pensions des employés du chemin de fer. Pour les objets susceptibles de dépérissement, la vente peut avoir lieu plus tôt.

Les objets trouvés sont envoyés à la Direction, au bout de six jours ; le sort en est ensuite réglé comme celui des bagages non retirés.

La taxe pour le transport des chiens est réglée à 0 fr. 0226 par kilomètre, avec minimum de 0 fr. 70.

4. **Tarifs du réseau d'État Autrichien.** — *a.* Tarifs pour les voyageurs. — Les tarifs sont proportionnels à la distance.

Le tableau suivant en indique les bases (1) :

(1) La conversion des prix autrichiens a été faite en attribuant au florin sa valeur normale de 2 fr. 50. C'est la base de transformation généralement admise dans les statistiques comparatives, et notamment dans la statistique internationale. Le lecteur pourra, le cas échéant, tenir compte du cours variable du change.

	TRAINS RAPIDES	TRAINS ORDINAIRES	TRAINS MIXTES
	fr.	fr.	fr.
1re classe.....	0,14375	0,11875	0,096
2e classe.....	0,10	0,075	0,05625
3e classe.....	0,0625	0,05	0,0375

Un relèvement a été opéré récemment sur les prix des billets de 1re cl. Auparavant, la base était de 0 fr. 125 pour les trains rapides, 0 fr. 10 pour les trains ordinaires, 0 fr. 075 pour les trains mixtes.

Aux taxes calculées d'après les bases précédentes s'ajoute un droit de timbre de 2 °/₀ environ, avec maximum de 0 fr. 625 à partir de 30 francs.

Les enfants au-dessous de 2 ans sont transportés gratuitement, à la condition d'être placés sur les genoux de leurs parents; sinon, ils paient demi-place.

Quand plusieurs enfants au-dessous de 2 ans sont accompagnés par une même personne, deux d'entre eux seulement profitent de la gratuité ; les autres paient demi-place.

De l'âge de 2 ans à celui de 10 ans, les enfants paient demi-place.

Les prix des billets militaires est de 4 centimes par kilomètre pour la 1re classe, de 3 centimes pour la 2e classe et de 2 centimes pour la 3e classe.

La Compagnie délivre, pour des relations déterminées, des billets d'aller et retour avec réduction de 25 °/₀ sur le prix normal du double voyage.

Lorsque les tarifs n'indiquent pas de prix spéciaux pour les voyages d'aller et retour des enfants au-dessous de dix ans, on applique les règles suivantes : deux enfants sont admis avec un billet complet; un enfant et un adulte peuvent voyager en 1re classe avec un billet de 1re et un billet de 3e, en 2e classe avec un billet de 2e et un billet de 3e, et en troisième classe avec un billet de seconde.

Le délai de validité des billets varie avec la distance et atteint dix jours ; le plus souvent il est de trois jours, y compris la journée durant laquelle le billet a été délivré ; le retour doit avoir lieu avant minuit. Quand le délai n'excède pas 5 jours, les dimanches et jours de fête n'y sont pas compris.

Il est aussi délivré :

1° des billets d'abonnement des trois classes, pour les trains rapides et les trains ordinaires, par paquets de 20 pour les distances de 40 km. au plus et par paquets de 10 pour les distances supérieures à 40 km., avec réduction de 20 à 33 °/₀ ;

2° des cartes permanentes d'abonnement, valables pour toute l'année et pour tous les parcours, au prix de 750 fr. pour la 1re classe, 562 fr. 50 pour la 2e classe et 375 pour la 3e classe, y compris le timbre;

3° des cartes de saison valables du 1er mai au 31 octobre, au prix de 575 fr. pour la 1re classe, 425 fr. pour la 2e classe et 275 fr. pour la 3e classe;

4° des cartes d'abonnement annuelles pour les parcours partiels jusqu'à 390 km., à des prix fixés sur les bases suivantes :

Elément fixe : 1re classe : 150 fr. — 2e classe : 112 fr. 50. — 3e classe : 75 fr,
Par kilomètre : 1re classe : 1 fr. 50. — 2e classe : 1 fr. 125. — 3e classe : 0 fr. 75,
Plus 2 °/₀ de droit de timbre, ce qui fait ressortir les taxes que voici :

	10 km.	20 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	390 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re classe.....	170,00	185,00	230,00	307,50	460,00	612,50	750,00
2e classe.....	127,50	140,00	172,50	230,00	345,00	460,00	562,50
3e classe.....	85,00	92,50	115,00	155,00	230,00	307,50	»

5° des cartes mensuelles d'écolier en 2e et en 3e classe, jusqu'à 60 km., aux prix suivants :

	5 km.	10 km.	20 km.	30 km.	40 km.	50 km.	60 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
2e classe.....	6,25	11,50	21,25	31,25	41,25	51,25	61,25
3e classe.....	4,50	7,50	13,75	20,00	26,25	32,50	38,75

6° des billets pour ouvriers ou ouvrières, voyageant au nombre de 10 au moins, à des prix qui font ressortir les bases suivantes, droit de timbre compris :

Jusqu'à 300 km.	400 km.	500 km.	600 km.	700 km.	800 km.	900 km.	1000 km.
c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
2,5	2,06	2·05	2,04	2,3[illegible]	2,03	2,06	2,05

7° des billets d'aller et retour pour ouvriers, au prix de 0 fr. 05 par kilomètre, jusqu'à 100 km.;

8° des cartes hebdomadaires d'ouvriers, aux prix suivants :

5 km.	10 km.	20 km.	30 km.	40 km.	50 km.	60 km.	70 km.	80 km.	90 km.	100 km.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
0,875	1,50	2,75	4,00	5,25	6,50	7,75	9,00	10,00	11,25	12,50

b. Conditions d'application des tarifs de voyageurs. — Parmi les conditions d'application, les plus intéressantes à signaler sont les suivantes :

1° Les billets indiquent le prix de transport et la durée ou les trains pour lesquels ils sont valables.

2° Les voyageurs ont la faculté de descendre à une station intermédiaire et de repartir le même jour ou le jour suivant par un train n'ayant pas un tarif plus élevé, à la condition de présenter leur billet au chef de la station intermédiaire dès leur arrivée et de le faire estampiller pour la prolongation de validité. Il ne peut en résulter de prolongation du délai total pour les billets d'aller et retour et les billets circulaires.

3° Des dispositions analogues à celles que nous avons signalées pour l'Allemagne sont en vigueur sur le réseau Autrichien, pour les correspondances manquées et pour les changements de classe en cours de route.

4° Lorsqu'un voyageur monte sans billet ou avec un billet non valable, il paie double taxe et au moins 7 fr. 50.

Lorsqu'un voyageur monte dans une classe supérieure à celle qu'indique son billet, il paie le double de la différence de taxe, et au moins 7 fr. 50.

5° Le personnel de service est obligé, sur la demande des voyageurs, de leur désigner des places.

Les dames seules doivent, sur leur demande, être, autant que possible, placées dans un compartiment séparé.

6° Il est permis de fumer dans toutes les voitures; cependant, en 1re classe, l'usage de cette faculté est subordonné à l'assentiment des autres voyageurs. Les trains doivent comprendre, pour les non-fumeurs, des compartiments de 2e et, si cela est possible, de 3e classe.

7° En principe, les retards ne donnent pas lieu à indemnité. Un voyage interrompu ne confère que le droit au remboursement du prix correspondant à la section non parcourue.

8° Les billets d'aller et retour, avec diminution du prix, ont un

caractère personnel, c'est-à-dire que le coupon de retour ne peut être utilisé par un voyageur autre que celui qui a utilisé le coupon d'aller.

9° L'utilisation des billets d'abonnement pour les distances supérieures à 40 kilomètres est subordonnée à un certificat d'identité.

Les cartes permanentes d'abonnement portent la photographie du titulaire.

c. Tarifs pour les bagages et conditions d'application. — Ne sont considérés comme bagages que les objets que le voyageur emporte pour ses besoins de voyage et pour ceux des siens, tels que malles, coffres d'échantillons pour voyageurs de commerce, manteaux, sacs de voyage, cartons à chapeau, petites caisses. Les caisses plus grosses, les tonneaux et les autres objets ne pouvant servir au voyage, peuvent être exceptionnellement acceptés, mais moyennant paiement de la taxe sur la totalité de leur poids.

Les petits objets portatifs peuvent être gardés par les voyageurs, si les autres personnes placées dans le même compartiment n'en sont pas incommodées.

Les voyageurs ont droit au transport en franchise de 25 kilogrammes de bagages ; ce poids est réduit à 12 kilogrammes pour les billets de demi-place. Pour les excédents de poids, il est perçu 0 fr. 005 par 10 kilogrammes et par kilomètre. Les frais de manutention sont de 0 fr. 175 par billet.

Quant aux règles relatives à la responsabilité pour perte, avarie ou retard, elles sont les suivantes.

1° Perte ou avaries. — A défaut de déclaration d'une valeur plus élevée, l'indemnité est fixée à 15 francs par kilogramme, après déduction du poids correspondant à la partie non avariée.

Les voyageurs peuvent se ménager une indemnité plus forte, moyennant une déclaration de valeur et le paiement d'une prime de 2 pour 1000 de la valeur ainsi déclarée, par section indivisible de 150 kilomètres.

Les autres règles sont conformes à celles que nous avons relatées pour l'Allemagne.

2° Retards. — Sauf déclaration de l'intérêt à la livraison et paiement d'une prime calculée sur les mêmes bases que celle de l'assurance contre les pertes ou avaries, l'indemnité de retard ne peut excéder 0 fr. 25 par kilogramme et par jour.

5. Tarifs de la Grande-Bretagne. — *a.* Tarifs pour les voyageurs.

Les tarifs en vigueur sur le réseau de la Grande-Bretagne, pour le transport des voyageurs, présentent une telle variété qu'il est impossible d'en dégager des moyennes et que, d'ailleurs, ces moyennes offriraient peu d'intérêt.

Chaque bill de concession fixe des maxima, qui varient non seulement d'une Compagnie à l'autre, mais encore d'une ligne à une autre ligne appartenant à la même Compagnie. Ces maxima oscillent généralement entre 0 fr. 19 et 0 fr. 125 pour la 1re classe, 0 fr. 125 et 0 fr. 095 pour la 2e classe, 0 fr. 095 et 0 fr. 065 pour la 3e classe. Aujourd'hui, le Parlement admet ordinairement comme limites les chiffres de 0 fr. 125, 0 fr. 095 et 0 fr. 065.

Une loi du 5 août 1842 a établi un impôt de 5 °/₀ sur les recettes fournies aux Compagnies par le transport des voyageurs (1). Le 9 août 1844, le législateur a exempté de cet impôt les recettes produites par les voyageurs de 3e classe des trains dits « parlementaires », au sujet desquels nous donnerons plus loin quelques indications. Enfin, une loi récente, du 20 août 1883, a accordé aux Compagnies : 1° l'exonération de l'impôt de 5 °/₀, pour toutes les recettes produites par un tarif de 1 penny au plus par mille (0 fr. 0647 par kilom.) ; 2° la réduction à 2 °/₀, pour les autres recettes produites par les trains qui circulent entre deux stations placées à l'intérieur d'un district urbain avec agglomération compacte de 100 000 habitants au moins ; en échange de ces avantages, les Compagnies sont assujetties à certaines obligations sur lesquelles nous aurons à revenir.

Les taxes effectivement perçues sur les lignes principales d'Angleterre, pour les billets simples et les lignes ordinaires, paraissent varier ainsi : 1re classe, 0 fr. 125 à 0 fr. 19 ; 2e classe, 0 fr. 093 à 0 fr. 139 ; 3e classe, 0 fr. 04 à 0 fr. 08, généralement 0 fr. 065.

Des taxes plus élevées sont perçues pour des express aboutissant à Londres : 1re classe, 0 fr. 18 à 0 fr. 21 ; 2me classe, 0 fr. 125 à 0 fr. 15.

Plusieurs Compagnies appliquent des tarifs différentiels à base décroissante avec la distance.

Sur tous les réseaux, il est délivré des billets d'aller et retour pour les voyages en 1re et en 2e classe et parfois pour les voyages en 3e classe. Ces billets profitent d'une réduction qui ne dépasse guère le tiers de la valeur du billet simple et qui est très souvent inférieure. Leur délai de validité varie avec la distance ; il est par exemple (dimanche non compris) de 1 jour jusqu'à 50 milles (80 km.), de 2 jours jusqu'à 125 milles (201 km.),

(1) Les chemins de fer irlandais sont soustraits à cet impôt. — Tantôt les actes de concession autorisent les Compagnies à se rembourser de l'impôt par une surtaxe ; tantôt, au contraire, cette faculté ne leur est pas concédée.

de 3 jours jusqu'à 200 milles (322 km.), de 4 jours jusqu'à 300 milles (483 km.) et de 5 jours jusqu'à 400 milles (644 km.) Passé ces délais, le porteur peut revenir à son point de départ, en acquittant un supplément égal à la bonification dont il aurait bénéficié.

Des billets d'aller et retour à prix réduit (ordinairement le prix du billet simple) sont délivrés pour des trains d'excursion ou de plaisir, pour des parties de campagne entreprises par des groupes de six personnes.

Les billets circulaires sont très répandus ; ils offrent cette particularité, que les voyageurs désireux de prolonger leur séjour dans l'une des localités désignées sur le ticket peuvent le faire en payant une surtaxe de 10 °/₀ pour les quinze premiers jours et de 5 °/₀ pour chaque semaine supplémentaire.

Les Compagnies ont fait et continuent à faire de grands efforts pour multiplier les abonnements; elles ont obtenu de grands résultats en réduisant à une semaine leur durée minimum. Lorsque plusieurs membres de la même famille contractent des abonnements de saison, il peut être accordé des remises dont le taux est, par exemple, de 5 °/₀ pour deux billets, de 7 1/2 °/₀ pour 3 billets et de 10 °/₀ pour 4 billets. Parfois, les abonnés peuvent se faire délivrer, pour leurs parents et leurs amis, des billets d'aller et retour à prix réduit, pourvu qu'ils en prennent au moins un nombre déterminé.

De grandes facilités sont données aux écoliers, aux apprentis, aux électeurs, etc...

Les voyageurs, même munis de billets simples, peuvent s'arrêter en des points intermédiaires, sans perdre leurs droits à la continuation de leur voyage.

Nous ne développerons pas davantage ces indications générales; mais nous devons étudier, avec un peu plus de détails, les mesures prises en faveur des classes pauvres.

Toutes les Compagnies qui se sont fondées depuis 1844 ou ont obtenu des concessions nouvelles depuis cette époque sont tenues, aux termes de la loi du 9 août 1844, de mettre en circulation, chaque jour de la semaine (sauf les dimanches, le jour de Noël et le Vendredi-Saint) et dans chaque sens, un train au moins parcourant toute la ligne, desservant toutes les stations, partant aux heures arrêtées par le Board of Trade sur la proposition du concessionnaire, circulant avec une vitesse de 48 km. au moins à l'heure, et taxé au maximum à 1 penny par mille, soit 0 fr. 0647 par kilomètre, pour la 3me classe.

Les voitures entrant dans la composition de ces trains dits « *parlemen-*

taires » doivent être pourvues de sièges et abritées contre les intempéries.

Les voyageurs qu'ils transportent peuvent prendre gratuitement avec eux 25 kg. de bagages; les excédents sont taxés au tarif le moins élevé.

Les enfants sont transportés gratuitement jusqu'à l'âge de 3 ans; ils paient demi-place, quand ils ont plus de 3 ans et moins de 12 ans.

Les recettes perçues par les Compagnies pour le transport des voyageurs à raison d'un penny au plus par mille, dans les trains parlementaires, sont affranchies de l'impôt de 5 %.

Quand une Compagnie fait circuler le dimanche un ou deux trains de voyageurs, elle est tenue de pourvoir l'un de ces trains d'un nombre suffisant de voitures de 3e classe, de le faire arrêter à la plupart des stations et de ne pas percevoir plus d'un penny par mille.

L'obligation imposée aux Compagnies par la loi de 1844 a eu, même pour les réseaux dont l'acte de concession a fixé le maximum du tarif de la 3e classe à 1 penny par mille, le mérite de rendre obligatoire l'arrêt d'un train au moins dans chaque sens à toutes les stations et l'approbation de son horaire par le Board of Trade. Elle a été particulièrement efficace pour ceux dont le tarif maximum atteint 1 penny 1/4 ou 1 penny 1/2; elle a certainement contribué à faire admettre, sur la plupart d'entre eux, le chiffre de 1 penny comme base normale des taxes de 3e classe : en effet, dans les régions où la population est fortement agglomérée, l'affluence des voyageurs aux trains parlementaires eût donné lieu à de sérieuses difficultés de service, si la différence de taxation avait été maintenue.

Indépendamment des trains *parlementaires*, les Compagnies du « Great Eastern », du « London, Chatam and Dover », du « Metropolitan », du « Metropolitan district », du « North London », sont légalement obligées de faire circuler des *trains d'ouvriers* à tarifs très réduits, pour le transport des voyageurs ouvriers (hommes ou femmes) entre Londres et les stations voisines. La Compagnie du « London, Brighton and South Coast » a les mêmes obligations, comme fermière de l' « East London », qui y est tenue par son acte de concession.

Sauf pour cette dernière, le Parlement a profité des mesures législatives sollicitées par les Compagnies pour leur imposer les dispositions que nous venons de relater, en faveur des ouvriers.

Plusieurs Compagnies, telles que le « Great Northern », le « Great Western », le « London and South-Western » et le « South-Eastern », ont pris l'initiative de mesures analogues, aux abords de Londres ou de quelques autres grandes villes.

L'acte de 1864, par exemple, contient, pour les lignes métropolitaines

du « Great Eastern », les prescriptions suivantes. Les heures de départ, à l'aller ou au retour, sont déterminées de la manière la plus convenable pour les artisans, les ouvriers de fabriques et les journaliers des deux sexes ayant à travailler journellement à Londres; elles sont au besoin fixées par le Board of Trade; en tout cas, les trains pour Londres doivent partir au plus tard à sept heures du matin et les trains de retour au plus tôt à 6 heures du soir. Le tarif ne doit pas dépasser 1 penny (0 fr. 10) par voyage. La Compagnie n'est pas tenue de délivrer des billets pour moins d'une semaine; elle a le droit d'exiger la justification de la qualité du voyageur. En cas de vente ou de tentative de vente des billets d'ouvriers, comme en cas d'usage illicite de ces billets, les contrevenants sont passibles d'une amende de 5 shillings; en outre, le voyageur qui a indûment cédé son ticket peut être privé, pour l'avenir, du bénéfice du tarif réduit. En cas d'accident, l'indemnité est limitée à 100 £ (2 500 fr.); le montant en est fixé par un arbitre que désigne le Board of Trade.

Les actes concernant les autres Compagnies contiennent des dispositions analogues. Tous limitent à 1 penny le prix total du voyage simple, pour un parcours de 2 à 11 milles, c'est-à-dire de 3 à 18 kilomètres, ce qui fait ressortir une base kilométrique de 3 centimes, 1 à 5 millimes. Quelques lois n'imposent pas de justifications aux voyageurs ouvriers.

Enfin, les Compagnies ont développé l'organisation des trains d'ouvriers, dans l'intérêt même de leur trafic, au delà des obligations légales auxquelles elles étaient assujetties. Elles ont multiplié les trains d'ouvriers; elles en ont créé en dehors des limites que leur imposait la loi, soit au prix de 0 fr. 10, soit à des prix plus élevés, mais encore très avantageux (1). Ces trains partent généralement entre 5 et 7 heures du matin, quelquefois entre 4 et 5 heures, et arrivent au centre de Londres entre 6 et 8 heures du matin. Au retour, les ouvriers peuvent prendre tous les trains ordinaires, à partir de 4 h. 30 du soir, et même, le samedi, à partir de midi. Ils sont autorisés à porter avec eux 25 kilog. de bagages. Deux Compagnies seulement, celles du « North London » et du « London and South-Western », exigent des justifications et délivrent exclusivement des billets d'abonnement de semaine. Les autres délivrent à tout venant des billets d'aller et retour, sous la seule réserve de la limitation de leur responsabilité à 2 500 fr.

D'après la statistique du Board of Trade, le nombre des ouvriers qui ont ainsi voyagé à prix très réduit, dans la banlieue de Londres, s'est élevé

(1) La réduction sur le prix normal des billets d'aller et retour est de 1/2, 2/3 ou même 3/4.

à près de 26 000 par jour, en 1882 ; leurs parcours moyen a été de 10 kilomètres environ.

Un nouveau pas a été fait en 1883, en faveur des classes pauvres. Nous avons dit précédemment qu'une loi du 20 août 1883 avait exempté les Compagnies d'une partie de l'impôt, à charge par elles de satisfaire à certaines obligations. Ces obligations sont les suivantes :

1° Aux termes de la législation antérieure, le tarif pour le transport des troupes était limité à 2 pence par mille en 1re classe et à 1 penny par mille en 3e classe. Aujourd'hui, une réduction d'un quart sur le tarif ordinaire des billets simples est accordée aux officiers ou soldats, ainsi qu'aux agents de la police ; quand le nombre des officiers ou soldats dépasse 150, cette réduction est de moitié pour l'excédent. Les femmes, veuves et enfants des officiers ou des hommes des forces publiques bénéficient de la diminution, en cas de transport aux frais du Trésor. Les taxes perçues en vertu de ces dispositions sont exemptes de l'impôt.

2° Les Compagnies doivent, dans l'organisation de leurs trains, attribuer aux voyageurs ne payant pas plus de 1 penny par mille une part « convenable et suffisante » des facilités de transport qu'elles offrent au public en général.

3° Elles sont tenues d'avoir un service « convenable et suffisant » de trains d'ouvriers et n'exiger que des tarifs raisonnables pour amener les ouvriers à leur travail, par ces trains, avant 8 heures du matin et les en ramener après 6 heures du soir.

Le Board of Trade a le droit de procéder à des enquêtes, pour s'assurer que ces deux dernières prescriptions sont remplies, et, le cas échéant, d'ordonner telles mesures qu'il juge raisonnables eu égard aux circonstances de l'espèce, soit pour l'organisation de la marche des trains ordinaires au point de vue du transport des voyageurs de 3e classe, soit pour les horaires et les tarifs des trains d'ouvriers. S'il y a désaccord entre le Board of Trade et les Compagnies, celles-ci ont un recours devant la Commission des chemins de fer qui statue en dernier ressort. Faute par les Compagnies de se soumettre à ces décisions, elle perdent le bénéfice de la réduction de l'impôt.

Les indications qui précèdent, sur les trains parlementaires et les trains d'ouvriers, ainsi que sur les facilités de transport ménagées aux voyageurs de 3e classe, montrent que les Pouvoirs publics ont dû à diverses reprises se préoccuper des améliorations à apporter au service des chemins de fer dans l'intérêt des classes pauvres. Ils y ont été amenés : 1° par l'organisa-

tion défectueuse des transports à grande distance pour les voyageurs de 3e classe, sur certains réseaux ; 2° par l'éloignement toujours croissant des centres de population ouvrière relativement à la grande cité de Londres.

Des mesures analogues ont été prises depuis plusieurs années par les Compagnies françaises, de concert avec le Gouvernement, pour permettre aux ouvriers de Paris et de quelques autres villes de fixer leur domicile dans les communes suburbaines. La Compagnie de l'Ouest a même contracté à cet égard des engagements formels par une lettre annexée à la convention qu'elle a conclue en 1883 avec l'État. Tous les efforts de l'Administration devront tendre au développement de ces mesures humanitaires, qui s'imposent par suite de la cherté de la vie à l'intérieur des villes et qui sont de nature à produire les meilleurs résultats au point de vue moral, comme au point de vue matériel.

Nous rappelons, pour mémoire, la mise en circulation de voitures de 4e classe à tarif extrêmement réduit (0 fr. 01 environ), sur la ligne Glascow-Greenock du Calédonian.

Les tarifs de la Grande-Bretagne sont-ils, dans leur ensemble, plus élevés que ceux de la France? Il est fort difficile de répondre à cette question. Les statistiques publiées par les soins du Board of Trade ne donnent pas tous les renseignements nécessaires pour des calculs comparatifs. La différence ne doit pas être très considérable; cependant, malgré le très lourd impôt qui pèse sur les transports français, nous croyons qu'en moyenne ces transports sont un peu moins coûteux que ceux des réseaux anglais.

b. Tarifs pour les bagages. — Presque toutes les Compagnies accordent la franchise pour 120 livres ou 54 kilog. en 1re classe, 100 livres ou 45 kilog. en 2e classe, et 60 livres ou 27 kilog. en 3e classe.

Les excédents sont taxés suivant un barème à paliers : 0 fr. 50 par 9 kilog. jusqu'à 40 km., 1 fr. entre 41 et 80 km., 1 fr. 50 entre 81 et 161 km., 1 fr. 95 entre 162 et 220 km., 2 fr. 60 entre 221 et 322 km., 3 fr. 10 entre 323 et 400 km., 3 fr. 65 entre 401 et 483 km., 4 francs 15 au delà de 483 km. Une réduction de 50 °/₀ environ est accordée aux commis-voyageurs.

Les voyageurs ont une très grande latitude pour conserver des colis avec eux dans les voitures.

Ils ne sont pas astreints à la formalité de l'enregistrement. Les colis sont simplements revêtus d'une étiquette portant le nom de la station de destination ; chaque voyageur doit les reconnaître lui-même à

l'arrivée. Sur le « London, Chatham and Dover », les colis portent une plaque de cuivre numérotée; les voyageurs reçoivent des fiches, sur lesquelles est inscrit le même numéro et en échange desquelles ils retirent leurs bagages à destination. Le service est, on le voit, infiniment plus simple qu'en France; néanmoins, grâce à la vigilance des voyageurs, les pertes ou les détournements sont assez rares.

Les Compagnies sont reconnues responsables, non seulement pour les bagages placés dans des fourgons spéciaux, mais encore pour ceux que les voyageurs conservent avec eux; toutefois, cette responsabilité ne s'applique qu'aux effets d'habillement ou autres objets à l'usage des voyageurs.

Les voyageurs de commerce ont la faculté d'expédier leurs bagages à une station située au delà de celle à laquelle ils peuvent avoir à s'arrêter d'abord.

Des sociétés spéciales ont établi dans un grand nombre de gares des bureaux où, moyennant une rétribution modique, les voyageurs peuvent assurer leur personne et leurs bagages.

M. Malézieux, inspecteur général des ponts et chaussées, a donné, dans son rapport de mission de 1873 sur les chemins de fer anglais, des détails très circonstanciés relativement au service des bagages en Angleterre. Nous ne pouvons que renvoyer à ce rapport le lecteur qui voudrait se livrer à une étude approfondie de la question.

6. Taxe moyenne par voyageur et par kilomètre dans les principaux pays. — Nous venons d'étudier en détail la tarification des voyageurs dans les pays pour lesquels cette étude est plus particulièrement intéressante, eu égard soit à leur situation géographique par rapport à la France, soit à l'étendue et au régime de leur réseau. Pour passer de même en revue les tarifs des autres pays, il faudrait entrer dans des développements excessifs.

Au surplus, l'indication minutieuse des bases sur lesquelles sont établies les taxes ne suffit pas pour donner une appréciation exacte de la valeur respective des divers systèmes de tarifs.

On ne peut porter un jugement équitable et raisonné sur les tarifs d'un réseau qu'en faisant entrer en ligne de compte une foule d'éléments, dont les principaux sont les suivants :

1° *Importance du trafic-voyageurs.* — Une administration de chemins de fer qui dessert une population nombreuse et qui a un trafic considérable peut, toutes choses égales d'ailleurs, appliquer des taxes inférieures à celles d'une administration qui serait placée dans des conditions moins favorables.

2° *Extension donnée aux transports à prix réduit.* — L'extension et

les facilités données aux transports à prix réduit, notamment par les billets d'aller et retour, peuvent corriger l'élévation apparente des taxes et rendre avantageuse pour le public une tarification qui, au premier abord, lui paraîtrait désavantageuse.

3° *Répartition des voyageurs entre les diverses classes.* — Deux tarifications ayant les mêmes bases et étant dès lors identiques en apparence peuvent être sensiblement différentes en fait, si la répartition des voyageurs entre les diverses classes n'est pas la même, soit par suite des habitudes des populations, soit par suite du confort plus ou moins grand des différentes catégories de voitures.

4° *Organisation technique de l'exploitation.* — L'élévation relative des taxes peut trouver sa compensation dans un service meilleur, dans un nombre supérieur et une vitesse plus grande des trains de voyageurs, dans les qualités du matériel de transport.

5° *Parcours moyen des voyageurs.* — Les frais de transport n'étant pas proportionnels à la distance parcourue, plus cette distance sera considérable, plus l'exploitant pourra abaisser les taxes, sans déprimer la recette nette.

6° *Structure et développement du réseau.* — Un réseau développé, formé de lignes à longs parcours, se prête à des tarifs moins élevés qu'un réseau restreint. Les conditions de groupement des lignes et le nombre des bifurcations exercent aussi une influence que l'on ne saurait négliger.

7° *Dépenses de premier établissement. Frais d'exploitation.* — Les Compagnies sont tenues de réaliser des recettes suffisantes pour faire face tout à la fois aux charges d'intérêt et d'amortissement du capital de premier établissement et aux frais d'exploitation.

Aussi les dépenses engagées dans la construction et celles de l'exploitation (eu égard notamment au tracé et au profil des lignes) constituent-elles l'un des éléments d'appréciation les plus essentiels.

8° *Importance totale du trafic-voyageurs ou marchandises.* — Une Compagnie, dont le trafic-marchandises présente une grande intensité, peut faire certains sacrifices au profit des voyageurs, qui ont à supporter une part moindre des charges d'intérêt et d'amortissement, ainsi que des frais généraux.

9° *Régime en vigueur pour les bagages.* — Dans les pays qui n'accordent pas de franchise ou qui n'accordent qu'une franchise restreinte pour les bagages, les taxes proprement dites des voyageurs doivent être augmentées dans une certaine proportion pour être comparables à celles des autres pays.

10° *Concurrence des chemins de fer entre eux ou avec d'autres voies de communication.* — Lorsqu'un réseau aura à lutter soit contre un réseau

voisin, soit contre des services de navigation maritime ou fluviale, l'administration qui le gérera sera nécessairement amenée à certains abaissements pour sauvegarder ses intérêts.

11° *Valeur de l'argent.* — Bien que le développement des communications et des relations postales ou télégraphiques tende à unifier la valeur de l'argent, cette unification n'est cependant point un fait accompli. Il y a là encore une donnée que l'on ne doit pas perdre de vue.

12° *Essor donné à la circulation.* — L'essor imprimé à la circulation par des tarifs sagement établis doit peser d'un grand poids dans l'appréciation de ces tarifs. Car les Compagnies en bénéficient comme le public.

13° *Résultats financiers de l'exploitation.* — Des taxes trop élevées ou des taxes trop réduites peuvent rendre l'exploitation désastreuse au point de vue financier, en éloignant les voyageurs ou en diminuant outre mesure le produit net.

On voit, par cette énumération sommaire, combien la question est complexe, combien tout esprit réfléchi doit se tenir en garde contre les déductions que l'on est toujours tenté de tirer du simple rapprochement des barêmes ou des chiffres statistiques.

Quoi qu'il en soit, nous ne saurions nous dispenser de fournir, pour les principaux pays de l'Europe, un tableau des taxes kilométriques moyennes. Voici ce tableau pour l'année 1884. Il donne, outre les taxes moyennes, certaines indications utiles à consulter (1).

(1) Les chemins de fer de la Grande-Bretagne ne sont pas mentionnés au tableau. En effet, les statistiques du Board of Trade ne relatent pas le nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs et ne permettent point, en conséquence, de calculer la taxe moyenne perçue par kilomètre.

Les statistiques des différents pays ne sont pas dressées sur des modèles uniformes. Les unes font un compte à part pour les voyageurs à prix réduit et ne les comprennent pas dans les chiffres afférents aux diverses classes ; d'autres, au contraire, les comprennent dans ces chiffres et en donnent le total à titre de renseignement complémentaire. Pour les pays qui appliquent ce dernier système, les chiffres de la colonne 8 sont placés entre parenthèses.

La répartition des voyageurs entre les diverses classes a été opérée d'après le nombre total effectif des voyageurs transportés et non d'après le nombre de kilomètres parcourus. Ce second mode de procéder conduirait à des chiffres un peu plus forts pour les classes supérieures et un peu plus faibles pour les classes inférieures : le parcours moyen des voyageurs de 1re et de 2e classe est en effet plus long que celui des voyageurs de 3e classe.

DÉSIGNATION DES PAYS	LONGUEUR MOYENNE exploitée	NOMBRE DE VOYAGEURS par kilomètre	RÉPARTITION DES VOYAGEURS (pour 1.000)						RECETTE KILOMÉTRIQUE des Voyageurs	TAXE MOYENNE kilométrique (Impôts non compris)
			1re classe	2e classe	3e classe	4e classe	à tarif réduit	TOTAL		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	km.								fr.	c.
Allemagne	(1) 36.453	214.738	9	120	640	206	25	1.000	9.082	4,23
Autriche-Hongrie	20.895	127.624	12	133	760	67	28	—	6.540	5,07
Belgique — État	3.100	354.076	45	143	812	»	[701]	—	12.739	3,60
Belgique — Compagnies	1.472	»	37	139	824	»	»	—	7.147	»
Danemark (État)	1.507	153.422	8	139	853	»	(2)	—	6.148	4,00
France	30.250	232.192	74	341	585	»	[546]	—	10.916	4,73
Italie	9.818	166.842	57	282	655	6	[494]	—	8.124	4,80
Luxembourg	(3) 149	45.863	14	112	874	»	»	—	1.907	4,16
Norvége	1.578	59.005	1	75	924	»	(2)	—	2.538	4,45
Pays-Bas	2.103	263.389	87	252	660	»	1	—	13.381	5,08
Roumanie	1.505	83.741	51	222	632	»	95	—	6.167	7,36
Russie	(4) 24.015	166.532	18	87	870	25	(2)	—	8.020	4,81
Finlande	1.138	62.298	12	178	795	»	15	—	2.800	4,49
Suède	6.438	45.975	38	97	841	»	24	—	2.527	5,49
Suisse	2.885	180.719	15	170	815	»	[668]	—	9.589	5,32

(1) Non compris les chemins de fer à voie étroite et les chemins industriels.
(2) Les voyageurs à prix réduit sont répartis entre les quatre classes.
(3) Chemin de fer Prince-Henry. — Le réseau du Guillaume-Luxembourg est compris dans l'Allemagne.
(4) Non compris les chemins de fer transcaspiens.

Si l'on classe les nations d'après l'ordre des chiffres de la colonne (11), en attribuant le n° 1 à celle qui a la taxe la moins élevée, la France n'occupe que le 7me rang. Elle vient notamment après la Belgique et l'Allemagne, avec des écarts de 1 c. 13 et 0 c. 50.

Cet écart ne se justifie pas, même partiellement, par la différence dans le régime du transport de bagages : car le rapport entre les recettes-bagages et les recettes-voyageurs est sensiblement le même (3,3 °/₀ en France ; 2,5 °/₀ en Belgique; 3,5 °/₀ en Allemagne).

Mais il s'explique, au moins dans une certaine mesure, par la proportion beaucoup plus forte de voyageurs de 1re et de 2e classe sur le territoire français. Nous ne chercherons pas à en faire la preuve complète et nous nous bornerons à une démonstration approchée.

Supposons, pour un instant, que le tarif normal en vigueur dans les trois pays soit celui de la France (10 c. pour la 1re classe, 7 c. 5 pour la 2e classe et 5 c. 5 pour la 3e classe) et que la 4e classe Allemande soit confondue avec la troisième. Si tous les voyageurs payaient le plein de ce tarif, la recette pour 1 000 voyageurs transportés à un kilomètre devrait s'élever à 65 fr. 15 pour la France, 59 fr. 90 pour la Belgique (Etat) et 57 fr. 80 environ pour l'Allemagne. Les chiffres de recette effective sont de 47 fr. 30, 36 fr. et 42 fr. 30. Le rapport entre la recette effective et la recette calculée sur les bases du tarif légal français est donc de 73 °/₀ en France, 60 °/₀ en Belgique et 73 °/₀ en Allemagne. Ainsi, la France et l'Allemagne peuvent être, en définitive, placées sur la même ligne; seule, la Belgique a une avance incontestable. Il importe, d'ailleurs, de ne point oublier que le rapport du produit net de l'exploitation aux dépenses de premier établissement n'a pas dépassé 3,90 °/₀ en 1884 pour la Belgique, tandis qu'il a atteint 4,03 °/₀ pour la France et 4,60 °/₀ pour l'Allemagne; les réductions, peut-être excessives, réalisées par le peuple belge imposent chaque année à son budget des charges que sa richesse et l'élasticité de ses ressources financières lui permettent de supporter, et dont il trouve, d'ailleurs, la compensation dans le mouvement de ses affaires commerciales. C'est là un des plus grands avantages et c'est aussi un des dangers de l'exploitation par l'État.

Il ne faudrait pas attacher une importance excessive au raisonnement que nous venons d'exposer succinctement et aux conséquences que nous en avons déduites. Il ne faudrait pas surtout en conclure que la France n'a plus rien à faire, que sa tarification doit rester en quelque sorte figée et que de sages diminutions ne seraient point de nature à servir tout à la fois les intérêts du public et ceux des Compagnies.

Au surplus, il y a malheureusement une ombre au tableau. Jusqu'ici nous avons fait abstraction des impôts sur les transports de grande vitesse;

si l'on a égard aux taxes supplémentaires que les voyageurs ont à acquitter de ce chef, la situation respective des divers pays se modifie profondément.

Les voyageurs français sont soumis à un impôt de 23,2 °/₀ de la taxe perçue par les Compagnies, de telle sorte que la taxe kilométrique moyenne sur le réseau français est, en réalité, de 5 c. 73. Aucun peuple n'est écrasé par de pareilles charges. La guerre maudite de 1870, en obligeant les Pouvoirs publics à faire flèche de tout bois et à recourir à tous les expédients pour acquitter la rançon du pays et reconstituer son outillage civil et militaire, a légué à notre génération un fardeau qu'elle doit s'efforcer de rejeter au plus tôt : nul impôt n'est plus funeste de nos jours, que ceux qui pèsent sur la circulation.

Sont affranchis de tout impôt les transports en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Danemark, en Suède, en Norvège, dans les Pays-Bas et en Suisse. En Italie, le fisc perçoit 13 °/₀ du prix des transports en grande vitesse; en Russie, il existe un impôt de 25 °/₀ pour la 1re et la 2e classe et de 15 °/₀ pour la 3e classe, ainsi que pour la 4e quand le prix dépasse un chiffre déterminé par kilomètre; la Hongrie a également un impôt de 15 °/₀ sur les billets de voyageurs; il en est de même de la Roumanie (1).

En tenant compte de l'impôt, les taxes kilométriques moyennes, dans les quatre pays pour lesquels la comparaison s'impose, sont les suivantes pour 1884 :

France	5 c. 73
Belgique (État)	3 c. 60
Allemagne	4 c. 23
Italie	5 c. 42

La France passe incontestablement au dernier rang. Le fait n'est point imputable aux Compagnies; mais il n'en est pas moins réel et profondément attristant. Nous comprenons parfaitement que les nécessités budgétaires s'opposent à une réforme trop radicale. Mais, à la première embellie, il faudra se hâter de supprimer l'impôt additionnel de 10 °/₀ institué après la guerre. Les Compagnies, qui profiteront indirectement de cette suppression, sauront faire de leur côté certains sacrifices; elles s'y sont d'ailleurs engagées en 1883.

7. Recette moyenne par voyageur transporté dans différents pays. — La recette moyenne par voyageur transporté est le produit de la taxe kilométrique moyenne par le parcours moyen.

(1) Voir, tome Ier, page 548.

Aucune statistique ne permet de l'établir exactement. Chaque réseau a en effet sa comptabilité distincte et les voyageurs comptent pour autant d'unités qu'ils ont emprunté de réseaux différents.

Les documents publiés par les divers pays fournissent les éléments nécessaires pour le calcul afférent à chaque réseau considéré isolément, mais non pour le calcul afférent à l'ensemble des chemins de fer.

D'un autre côté, alors même que la recette kilométrique effective, rapportée à l'ensemble des voies ferrées des différents pays, pourrait être supputée avec précision, il faudrait, pour tirer quelques déductions des résultats de ce calcul, avoir égard aux habitudes et aux besoins des populations, à leur répartition sur le territoire, au développement des chemins de fer, au système de tarification et à d'autres éléments encore, qu'il serait trop long d'énumérer.

Quoi qu'il en soit, comme les chiffres comparatifs pour les diverses nations de l'Europe ont été souvent cités dans les documents ou les discours parlementaires, nous croyons devoir les reproduire, mais sous toutes réserves et sans y attacher plus d'importance qu'ils ne peuvent en comporter.

DÉSIGNATION DES PAYS	RECETTE MOYENNE par voyageur en 1884	DÉSIGNATION DES PAYS	RECETTE MOYENNE par voyageur en 1884
	fr.		fr.
Allemagne	1,19	Norvège	»
Autriche-Hongrie	2,25	Pays-Bas	1,51
Belgique	0,78	Roumanie	5,79
Danemark	»	Russie	4,48
France	1,53	Finlande	1,73
Italie	2,17	Suède	1,28
Luxembourg	0,56	Suisse	1,18

L'écart considérable qui existe entre les chiffres maximum et minimum de ce tableau montre surabondamment à quelle erreur on s'exposerait, si l'on voulait en tirer des conclusions sur la valeur relative des différents systèmes de tarifs. Cet écart tient surtout à la variété des combinaisons admises pour le morcellement du réseau entre les Compagnies ou les Administrations préposées à sa gestion.

8. Nombre moyen des déplacements par habitant et par kilomètre de chemin de fer dans les différents pays. — On a aussi invoqué, dans les discussions ou les polémiques, le nombre des déplacements

annuels par habitant. Ce nombre ne peut fournir, non plus, aucune donnée précise sur le mérite de la tarification. Il est essentiellement lié au développement des voies ferrées, à leur répartition sur le territoire, à leur division entre les diverses Compagnies ou Administrations, au groupement de la population, à l'intensité de la vie industrielle ou commerciale, à la richesse du pays, à sa situation géographique. Il l'est aussi à la tarification; mais l'influence des taxes est loin d'être prépondérante et s'efface, en quelque sorte, devant celle d'éléments plus importants.

Les réserves que nous avons formulées au sujet de la recette moyenne par voyageur transporté s'appliquent, avec plus de force encore, au nombre moyen des déplacements par habitant.

Ce n'est que sous le bénéfice de cette observation capitale que nous donnons le tableau suivant relatif à l'année 1884 :

DÉSIGNATION DES PAYS	NOMBRE MOYEN de déplacements par habitant et par an	DÉSIGNATION DES PAYS	NOMBRE MOYEN de déplacements par habitant et par an
Allemagne	6,0	Norvège	1,8
Autriche-Hongrie	1,5	Pays-Bas	4,7
Belgique	11,1	Roumanie	0,3
Danemark	4,0	Russie	0,4
France	5,8	Finlande	0,9
Italie	1,2	Suède	1,1
Luxembourg	2,1	Suisse	8,2

Il peut y avoir intérêt à rapprocher du nombre moyen des déplacements annuels par habitant le nombre de déplacements par kilomètre de chemin de fer, le nombre moyen de voyageurs par kilomètre, le rapport de la longueur du réseau à la superficie du territoire, d'une part, et au chiffre de la population, d'autre part.

DÉSIGNATION DES PAYS	LONGUEUR DE CHEMINS DE FER par kilomètre carré	LONGUEUR DE CHEMINS DE FER par 10.000 habitants	NOMBRE de DÉPLACEMENTS par kilomètre	NOMBRE MOYEN DE VOYAGEURS par kilomètre
	km.	km.		
Allemagne	0,068	8,133	7.500	215.000
Autriche-Hongrie	0,032	5,542	2.800	128.000
Belgique (État)	0,148	7,554	14.000	354.000
Danemark	0,040	7,710	5.300	153.000
France	0,056	6,687	7.260	232.000
Italie	0,033	3,377	3.700	167.000
Luxembourg	0,058	7,095	3.000	46.000
Norvège	0,005	8,630	2.100	59.000
Pays-Bas	0,067	5,476	9.000	263.000
Roumanie	0,012	2,847	1.100	84.000
Russie	0,005	2,882	1.600	167.000
Finlande	0,003	5,318	1.600	62.000
Suède	0,014	14,392	800	46.000
Suisse	0,070	10,176	8.100	181.000

Nous ne pousserons pas plus loin ces renseignements statistiques, trop peu intéressants pour mériter de longs développements.

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT DES MARCHANDISES

CHAPITRE PREMIER

TARIFS MAXIMA ET CONDITIONS

STIPULÉES PAR LE CAHIER DES CHARGES. — IMPÔTS.

1. **Tarifs maxima du cahier des charges pour les transports en grande vitesse.** — Les cahiers des charges des grandes Compagnies fixent les bases kilométriques suivantes pour les transports en grande vitesse, c'est-à-dire pour les transports effectués par les trains de voyageurs ou à la vitesse des trains de voyageurs :

a. *Animaux.* — (Prix par tête et par kilomètre.)	fr.	fr.	fr.
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,010	0,005	0,015
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,14	0,06	0,20
Veaux et porcs	0,05	0,03	0,08
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,02	0,02	0,04
b. *Marchandises.* — (Prix par tonne et par kilomètre.)			
Huîtres, poissons frais, denrées, marchandises de toute classe.	0,20	0,16	0,36
c. *Voitures.* — (Par voiture et par kilomètre.)			
Voitures à 2 ou à 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,30	0,20	0,50
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0,36	0,28	0,64
(Deux voyageurs peuvent, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre paient le prix des places de 2e classe.)			
d. *Service des Pompes funèbres.*			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils	0,36	0,28	0,64
Un cercueil transporté par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé	0,18	0,12	0,30
Un cercueil transporté par les trains express, dans une voiture spéciale	0,60	0,40	1,00

Certains actes de concession stipulent des maxima différents. Nous ne

nous attarderons pas à signaler toutes les variantes ; nous nous bornerons à indiquer : 1° que, sur les chemins de fer algériens, la base pour les marchandises est augmentée de 50 °/₀ et portée ainsi à 0 fr. 54 ; 2° que la ligne du Rhône au Mont-Cenis est soumise à un régime spécial aux termes des conventions de 1857 et de 1867 et que les distances y sont majorées de 50 °/₀ entre Saint-Jean et la frontière.

2. Tarifs maxima du cahier des charges pour les transports en petite vitesse. — Les bases fixées par les cahiers des charges des grandes Compagnies, pour les transports en petite vitesse, sont les suivantes :

	fr.	fr.	fr.
a. *Animaux.* — Prix par tête et par kilomètre.)			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
b. *Marchandises.* — (Prix par tonne et par kilomètre.)			
1re Classe.. Spiritueux.— Huiles.— Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0,09	0,07	0,16
2e Classe.. Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, chataignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0,08	0,06	0,14
3e Classe.. Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e Classe.. Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	»	»	»
Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0,05	0,03	0,08
Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0,03	0,02	0,05
Pour les parcours de plus de 300 kilomètres.....	0,025	0,015	0,04
c. *Voitures et matériel roulant.* — (Par pièce et par kilomètre.)			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0,12	0,08	0,20

	fr.	fr.	fr.
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
(Les machines locomotives sont considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comporte pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne peut jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.)			
Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles sont chargées' paient en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14

La 4e classe n'a été introduite dans le tarif des grandes Compagnies qu'à partir de 1863, pour les réseaux autres que celui du Nord et à partir de 1869 pour ce dernier réseau.

Elle présente cette particularité qu'au lieu d'être taxée proportionnellement à la distance, elle l'est suivant une formule différentielle à base décroissante au fur et à mesure que le parcours augmente.

Ainsi que nous l'avons déjà rappelé, page 10, la convention de 1863 avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée n'est pas absolument conforme à celles qui ont été conclues avec les autres Compagnies. Tout en indiquant les mêmes bases comme applicables aux marchandises de la 4e classe et en fixant le même maximum de 5 francs pour les taxes jusqu'à 100 kilomètres, elle limite à 13 fr. 50, au lieu de 12 francs, les taxes jusqu'à 300 kilomètres. Le texte inséré au Bulletin des lois stipule, en outre, qu'au delà de 300 kilomètres les taxes ne pourront non plus dépasser 13 fr. 50 : mais il y a là une erreur matérielle ; le texte soumis au Corps législatif spécifiait, au contraire, qu'au delà de 300 kilomètres la taxe ne serait pas inférieure à 13 fr. 50.

Des prix différents sont fixés dans les actes de concession des réseaux autres que ceux des grandes Compagnies. Nous nous bornerons à signaler les variantes qu'il importe le plus de connaître :

1° Sur le chemin de Ceinture, rive droite, un seul prix est prévu pour les marchandises de toute nature : il est de 0 fr. 18 par tonne et par kilomètre, dont 0 fr. 08 pour le péage et 0 fr. 10 pour le transport ;

2° Sur la plupart des lignes algériennes, le nombre des classes de

marchandises est réduit à trois ; les bases correspondantes sont de 0 fr. 24, 0 fr. 20 et 0 fr. 13 ;

3° De même que pour les transports en grande vitesse, la ligne du Rhône au Mont-Cenis est soumise à un régime spécial ; les distances sont majorées de 50 °/₀ entre Saint-Jean et la frontière.

3. **Tarifs pour les transports à vitesse intermédiaire entre la grande vitesse et la petite vitesse.** — L'article 50 du cahier des charges dispose que « pour le transport des marchandises, il pourra être « établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux « de la grande vitesse et de la petite vitesse » et que « le prix correspon- « dant sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite « vitesse ».

Mais il ne fixe pas de maxima pour ces transports à vitesse intermédiaire, qui, dans la pratique, sont généralement désignés sous le nom de « transports à grande vitesse avec délai allongé » et qui, d'ailleurs, ont pris peu de développement.

4. **Distance minimum d'application.** — La perception doit avoir lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus, tout kilomètre entamé étant payé comme s'il avait été parcouru en entier. Mais, en tout cas, la distance ne peut jamais être comptée pour un chiffre inférieur à 6 kilomètres (Art. 42 du cahier des charges).

5. **Coupures de poids.** — Les fractions de poids sont comptées par centième de tonne ou par 10 kilogrammes. Ainsi tout poids compris entre 10 et 20 kg. paie pour 20 kg. ; entre 20 et 30 kg., pour 30 kg. ; etc... Toutefois, pour la grande vitesse, les coupures sont établies, jusqu'à 10 kg., par 5 kg., de telle sorte qu'un colis pesant de 0 à 5 kg. paie pour 5 kg. et un colis pesant plus de 5 kg. et moins de 10 kg., pour 10 kg. (Art. 42).

La Commission d'enquête de 1863 avait conclu à admettre, pour les colis pesant moins de 40 kg., transportés en petite vitesse, des coupures semblables à celles des tarifs de grande vitesse ; mais il n'a pas été donné suite à ses propositions.

6. **Minimum de perception.** — Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne peut être inférieur à 40 centimes (Art. 42) (1).

(1) Minimum de 0 fr. 30 pour les chiens transportés dans les trains de voyageurs.

7. **Clause spéciale aux céréales.** — Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur déterminé par le cahier des charges à 20 francs et au-dessus, le Gouvernement peut exiger que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne s'élève au maximum qu'à 0 fr. 07 par tonne et par kilomètre (Art. 42).

8. **Classement des marchandises non dénommées au tarif.** — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif sont rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions ci-dessous indiquées, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe. Les assimilations de classes peuvent être réglées provisoirement par la Compagnie; mais elles sont soumises immédiatement à l'Administration, qui prononce définitivement (Art. 45 du cahier des charges).

9. **Masses indivisibles.** — Les prix déterminés au tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3 000 kilog. Néanmoins, les Compagnies ne peuvent se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les prix sont alors augmentés de moitié. Quant aux masses indivisibles pesant plus de 5 000 kg., le transport en est purement facultatif pour les Compagnies, qui sont seulement tenues, si elles s'en chargent : 1° d'accorder, pendant trois mois, au moins, les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande; 2° de présenter, pour le prix à percevoir, des propositions au Ministre des travaux publics, investi du droit de *fixer* ce prix (Art. 46).

10. **Tarif exceptionnel. Groupage.** — Les prix du tarif ne sont pas non plus applicables :

— aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés au tarif et qui ne pèseraient pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube;

— aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales (1);

— aux animaux dont la valeur déclarée excèderait 5 000 francs;

— à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au pla-

(1) Les matières inflammables ou explosibles sont exclues des trains de voyageurs (art. 11 de l'ordonnance de 1846); il en est de même des animaux et objets dangereux (Arrêté ministériel du 7 décembre 1876).

qué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;
— et, en général, à tous paquets ou colis, pesant isolément 40 kilog. et au-dessous (1).

Toutefois, les prix déterminés au tarif sont applicables aux paquets et colis, quoiqu'emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kg. et s'ils satisfont à la condition d'être envoyés par le même expéditeur au même destinataire. Le bénéfice de cette disposition ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport sont arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets et colis pesant 40 kilogrammes et au-dessous, les prix de transport doivent être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kg. (Art. 47 du cahier des charges).

De ces diverses dispositions, celle qui concerne le groupage nécessite seule des explications.

Les anciens cahiers des charges soumettaient au tarif exceptionnel les paquets ou colis pesant isolément moins de 50 kg., « à moins que ces pa-« quets ou colis ne fissent partie d'envois pesant ensemble au delà de « 50 kg. d'objets envoyés par une même personne à une même personne « et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, « café, etc... ».

Des difficultés très graves n'ont pas tardé à naître entre les Compagnies et les commissionnaires de transport.

1° Les Compagnies ont tout d'abord tenté d'interdire le groupage, même *sous enveloppe unique*, en soutenant que, si des colis, quoiqu'ainsi réunis, n'étaient pas en fait envoyés par un expéditeur unique à un destinataire unique, le tarif général n'était point applicable à ceux de ces colis qui pèseraient isolément moins de 50 kg. Suivant elles, le commissionnaire non plus que son correspondant, ne pouvait être considéré comme une « même personne » dans le sens de l'article 47 du cahier des charges.

(1) La commission d'enquête de 1863 avait proposé l'abaissement de la limite de 40 kilogs au-dessous de laquelle les Compagnies peuvent percevoir une surtaxe. Mais cette proposition n'a pas reçu de suite.

Par un arrêt du 20 juillet 1853 (Guérin contre Cie du Nord), la Cour de cassation a repoussé cette prétention des Compagnies. En effet, aucune clause du cahier des charges n'interdisait à plusieurs expéditeurs de réunir sous un même ballot les objets qu'ils voulaient faire transporter et de charger un intermédiaire commun de l'expédition, ainsi que de la surveillance au départ et à l'arrivée. En recourant à cette combinaison pour réduire les frais de transport, les expéditeurs et l'intermédiaire ne faisaient qu'user de leurs droits.

2° La Cour de cassation a eu ensuite à se prononcer sur un litige survenu entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Messageries impériales, à propos de colis non emballés sous une enveloppe unique et ne contenant que des objets *d'une même nature*.

Par un arrêt du 9 mai 1855, la Cour a déclaré que les commissionnaires de transport pouvaient, comme les autres expéditeurs, bénéficier du tarif général pour des colis pesant isolément moins de 50 kg., mais ayant ensemble un poids supérieur à ce chiffre, alors même que ces colis ne seraient point placés sous la même enveloppe. Toutefois, dans l'espèce, elle a jugé que les objets transportés ne satisfaisaient point à la condition d'être *d'une même nature*. D'après les considérants de son arrêt, cette expression du cahier des charges devait être entendue comme s'appliquant aux objets qui appartenaient à une même nature de commerce, d'industrie ou de production, et qui avaient ainsi entre eux des rapports d'analogie, à raison de leur origine même ou de leur destination usuelle.

Incidemment, la Cour avait assimilé à un emballage la réunion par un lien. (Un jugement dans le même sens a été rendu, le 22 juillet 1885, par le tribunal de commerce de la Seine.)

Ces difficultés n'ont plus qu'un intérêt historique. Les cahiers des charges en vigueur subordonnent à l'emballage sous une enveloppe unique le bénéfice, pour les intermédiaires de transport, de l'application du tarif général aux colis groupés qui pèsent isolément 40 kg. au plus, mais qui dépassent ensemble cette limite de poids. Ils ne contiennent plus d'ailleurs aucune clause restrictive au sujet de la nature des marchandises contenues dans les colis.

La Commission d'enquête de 1863 a longuement délibéré sur la question du groupage. Elle a conclu au maintien des dispositions du cahier des charges et émis l'avis que l'industrie des groupeurs pouvait rendre des services au public, en lui procurant une économie sur les frais de transport, et aux Compagnies elles-mêmes, en leur donnant du trafic et leur évitant des soins de détail pour les menues expéditions.

La création des *bureaux de ville* dans les centres importants de popu-

lation et la mise en vigueur du tarif des petits paquets, dont nous parlerons plus loin, a enlevé du reste à l'industrie du groupage son ancienne importance.

11. **Frais accessoires.** — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, sont fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie (Art. 51 du cahier des charges; article 46 de l'ordonnance du 15 novembre 1646).

12. **Impôts.** — *a.* Impôts sur le transport. — Les prix de transport des marchandises en grande vitesse sont frappés, comme ceux des voyageurs et des excédents de bagages :

— aux termes de la loi du 14 juillet 1855, d'un premier impôt d'un dixième, plus deux décimes en sus;

— aux termes de la loi du 16 septembre 1871, d'un impôt additionnel de 10 °/₀ portant sur le prix total, y compris l'impôt antérieur;

— soit d'un impôt montant à 23,2 °/₀ de la taxe perçue au profit de la Compagnie.

Comme nous l'avons indiqué, page 104, l'impôt est calculé sur le prix total, y compris les frais accessoires d'enregistrement et de manutention (1).

La loi du 21 mars 1874 avait institué un impôt de 5 °/₀ sur le prix payé aux Compagnies de chemins de fer pour les transports en petite vitesse; mais cet impôt, désastreux pour le commerce, a été supprimé par la loi du 26 mars 1878.

A l'impôt sur les frais de transport et frais accessoires s'ajoutent les droits suivants.

b. Timbre des lettres de voiture ou des récépissés. — Ainsi que nous l'indiquerons plus loin, toute expédition de marchandises doit être constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, en deux exemplaires, dont un pour la Compagnie et l'autre pour l'expéditeur. Dans le cas où ce dernier ne demande pas de lettre de voiture, la Compagnie est tenue de lui délivrer un récépissé.

Les lettres de voitures doivent être timbrées (Loi du 13 brumaire an VII; décret du 3 janvier 1809; loi du 11 juin 1842). Il en est de même

(1) Les transports en grande vitesse, avec délai allongé, sont soumis à l'impôt comme les transports ordinaires en grande vitesse; au contraire les transports en petite vitesse, avec réduction de délai, y sont soustraits.

des récépissés (Loi du 13 brumaire an VII et loi du 13 mai 1863).

Le prix des lettres de voiture, que la loi du 13 brumaire an VII avait fixé à 0 fr. 25, a été successivement élevé (1); il est aujourd'hui, conformément à la loi du 28 février 1872 (article 11), de 0 fr. 70, y compris le droit de décharge de 0 fr. 10 institué par la loi du 23 août 1871 pour constater la remise des objets au destinataire.

Le prix des récépissés était originairement de 0 fr. 35 (Loi du 28 avril 1816). Après des variations successives (2), il est actuellement:

— pour les transports en grande vitesse, de 0 fr. 35, y compris le droit de décharge de 10 centimes comme précédemment (Loi du 28 février 1872, article 11);

— pour les transports en petite vitesse, de 0 fr. 70, y compris le même droit de décharge (Loi du 30 mai 1872, article 1).

La différence entre les prix afférents à la grande vitesse et à la petite vitesse se justifie par ce fait, que les transports en grande vitesse sont déjà frappés d'un impôt extrêmement lourd.

A peine avons-nous besoin de rappeler que le double du récépissé qui accompagne l'expédition et doit être remis au destinataire, en vertu de l'article 10 de la loi du 13 mai 1863, n'est pas soumis à l'impôt du timbre, qui frappe exclusivement l'original remis à l'expéditeur.

Les groupeurs qui réunissent des colis destinés à plusieurs destinataires doivent, alors même qu'ils placeraient ces colis sous une même enveloppe, payer : 1° un récépissé collectif; 2° des récépissés spéciaux aux divers destinataires (Loi du 30 mars 1872, art. 2). Cette obligation s'applique aux envois faits à l'étranger comme aux envois faits en France : les groupeurs ne sauraient y échapper en invoquant l'impossibilité de recueillir sur leurs registres la signature des destinataires, pour constatation de la remise des objets transportés; les dispositions prescrites à cet égard par la loi du 30 mars 1872 n'ont que le caractère de mesures d'ordre et de surveillance (Dépêche du Ministre des finances au Ministre du commerce, du 15 mars 1882).

Les récépissés venant de l'étranger sont timbrés par les agents de la douane, soit à la frontière, soit à l'arrivée, pour les expéditions de transit direct sur des bureaux de douane de l'intérieur.

Dès qu'une Compagnie effectue un transport, même à titre gratuit, pour un tiers, par exemple pour l'un de ses agents, il y a convention et le droit

(1) 0 fr. 35 (Loi du 28 avril 1816); 0 fr. 50 (Loi du 2 juillet 1862); 0 fr. 60 (Loi du 23 août 1871).

(2) 0 fr. 50 (Loi du 2 juillet 1862); 0 fr. 20 (Loi du 13 mai 1863); 0 fr. 25 (Loi du 23 août 1871).

de timbre du récépissé est acquis au Trésor (Décision du Ministre des finances du 9 février 1867).

Les récépissés auxquels donnent lieu les transports effectués pour le compte des régies financières de l'État (poudres, tabacs, matériel des contributions indirectes, etc...) sont assimilables aux récépissés ordinaires et assujettis au timbre de 35 et de 70 centimes (Instructions de l'enregistrement du 6 mars 1872 et du 1er juillet 1873).

La loi du 18 décembre 1878 a affranchi des droits de timbre et d'enregistrement les actes relatifs aux réquisitions militaires de transport sur les chemins de fer.

L'Administration de l'enregistrement peut-elle exiger un second récépissé pour les retours d'argent, en cas de remise de marchandises contre remboursement de leur valeur ? La Cour de Paris (10 janvier 1873) et, après elle, la Cour de cassation (6 mai 1873) s'étaient prononcées pour la négative, dans un procès entre la Compagnie de l'Est et la Compagnie des Messageries nationales. Elles avaient considéré que le retour d'argent constituait la suite de l'exécution du contrat de transport unique conclu entre la Compagnie et l'expéditeur de la marchandise et ne donnait pas lieu, du reste, à un transport effectif, la gare destinataire faisant le recouvrement et la gare expéditrice opérant le remboursement à l'expéditeur sur ses fonds généraux. Mais la loi du 19 février 1874 a formellement disposé, dans son article 10, que la délivrance d'un second récépissé ou d'une seconde lettre de voiture, timbré à 0 fr. 35, y compris le droit de la décharge, serait dorénavant obligatoire; les frais en sont supportés par l'expéditeur de la marchandise.

c. Timbre-quittance. — L'expéditeur, pour les marchandises en port payé, et le destinataire, pour les marchandises en port dû, ont de plus à acquitter un droit de timbre de 0 fr. 10 sur la quittance constatant le paiement des frais de transport, quand ces frais dépassent 10 francs (Loi du 23 août 1871).

Pour que l'impôt soit dû, il faut que le débiteur reçoive, soit une quittance proprement dite, soit un autre titre, signé ou non, emportant libération. L'expéditeur ou le destinataire peuvent-ils s'y soustraire en refusant la preuve de leur libération ?

La question ne se pose pas en réalité pour l'expéditeur. Celui-ci reçoit, en effet, de la Compagnie l'original du récépissé, avec la mention « port payé », c'est-à-dire un titre libératoire, pour lequel il doit incontestablement les 0 fr. 10 de timbre.

Quant au destinataire, la jurisprudence a varié. Par un jugement du

27 janvier 1873 (Cie de l'Ouest contre Meunier et Cie), le tribunal de commerce de la Seine a décidé que le destinataire d'un envoi en port dû pouvait, tout en payant les frais de transport, ne pas accepter la remise du duplicata du récépissé, c'est-à-dire du titre libératoire soumis au timbre de 0 fr. 10. Un arrêt en sens contraire a été rendu le même jour par la Cour de Rennes (Cie de l'Ouest contre Lemauviel) : le destinataire se fondait sur ce double motif, que tout débiteur restait maître de refuser, à ses risques et périls, la quittance des sommes par lui payées et que, d'autre part, le récépissé n'étant pas signé du chef de gare n'emportait pas libération ; la Cour a repoussé, sur ces deux points, la prétention du sieur Lemauviel ; tout en admettant qu'aucune disposition légale ne permettait de contraindre le destinataire à recevoir le récépissé, elle a jugé que ce refus ne pouvait entraîner pour le Trésor la perte du droit de timbre et, en outre, qu'un récépissé, même non signé, constituait pour le destinataire un titre libératoire, tout comme un billet de voyageur.

Ces deux décisions judiciaires concordent en ce qui touche la valeur du récépissé remis au destinataire ; l'une et l'autre le considèrent comme un titre libératoire, dans le sens de l'article 18 de la loi du 23 août 1871, alors même qu'il ne serait pas revêtu de la signature « pour acquit » d'un agent de la Compagnie. Elles ne sont en désaccord que sur la question de savoir si la remise du récépissé est nécessaire pour rendre obligatoire le paiement du timbre-quittance. Le tribunal de commerce de la Seine nous paraît avoir bien jugé : le débiteur ne doit le timbre que s'il reçoit une preuve de sa libération et rien ne peut l'obliger à accepter cette preuve.

Le Ministre des travaux publics a, dans une circulaire du 16 mai 1874, adopté des principes différents. Suivant lui, le récépissé n'est pas un de ces titres qui emportent d'eux-mêmes décharge ou libération et peut, en conséquence, être remis au destinataire, sans que cette remise suffise pour ouvrir au profit du Trésor le droit à l'impôt du timbre-quittance. L'impôt ne doit être acquitté que si, sur la demande du destinataire, le récépissé est revêtu de la mention « pour acquit, le chef de gare ». Désireux de laisser toute liberté aux destinataires, le Ministre a autorisé les Compagnies à supprimer du modèle de récépissé cette mention qui y était antérieurement imprimée.

d. Observations sur les feuilles d'expédition. — Le fisc avait voulu autrefois soumettre au timbre, par assimilation avec les lettres de voiture, *les feuilles d'expédition* dressées par les Compagnies pour les besoins de leur service intérieur. Il s'agissait de pièces d'ordre, accompagnant la marchandise, mais ne sortant jamais des mains des agents des Compagnies,

n'ayant aucun caractère contractuel. La prétention de l'Administration des finances a été repoussée par la Cour de cassation (28 mars 1860, Cie de l'Ouest.)

La même règle a prévalu pour les déclarations d'expédition remises par les expéditeurs aux camionneurs des Compagnies (Tribunal d'Évreux, 1er avril 1859) et pour les avis échangés entre les gares au sujet des retours d'argent, en cas de transport de marchandises livrables contre remboursement (Cour de cassation, 6 mai 1873, Cie de l'Est contre Cie des Messageries nationales).

e. Observations sur les carnets d'expédition émargés par les compagnies. — Il arrive souvent que les expéditeurs, ne voulant pas attendre la délivrance des récépissés dont la préparation exige un certain délai, se bornent à demander à un agent de la gare expéditrice l'émargement d'un registre ou carnet d'expédition. Bien que cet émargement constitue un reçu d'objet, passible du timbre de 10 c., aux termes de la loi du 23 août 1871, le Ministre des finances a néanmoins consenti, dans l'intérêt du commerce, à ne pas exiger le paiement du droit, pourvu que chaque mention fût revêtue du timbre humide de la gare et que chacune des expéditions donnât lieu à la délivrance ultérieure du récépissé obligatoire (Décision du 27 novembre 1875). Toutefois, le Ministre a décidé que cette immunité ne s'appliquerait pas aux bureaux de ville (Décision du 19 janvier 1881).

CHAPITRE II

TARIFS GÉNÉRAUX POUR LES MARCHANDISES

EN GRANDE VITESSE. — RÈGLES D'APPLICATION

1. **Modèle de 1861.** — En traitant des tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages, nous avons rappelé que le Ministre des travaux publics avait envoyé aux Compagnies, le 11 septembre 1861, un modèle de tarifs généraux.

Ce modèle, auquel les Compagnies se sont conformées jusqu'à ce jour, sauf certaines modifications peu importantes, divise les marchandises, animaux ou objets à transporter en grande vitesse, comme l'indique la nomenclature suivante:

Articles de messagerie et marchandises;
Denrées, par expédition de 50 kilogrammes au minimum;
Lait, par expédition de 50 litres au minimum;
Finances, valeurs, objets d'art;
Chiens;
Voitures;
Pompes funèbres;
Animaux.

Il comprend, en outre, l'indication du tarif exceptionnel pour les marchandises ne pesant pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube et celle des frais accessoires.

Il rappelle que les matières inflammables ou explosibles, ainsi que les animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont exclus des trains portant des voyageurs et qu'en conséquence le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

Enfin, il mentionne les retours d'argent pour les marchandises livrables contre remboursement.

Nous suivrons l'ordre de cette nomenclature dans l'examen des tarifs généraux des Compagnies.

En indiquant les principales règles d'application des taxes, nous laisserons provisoirement de côté tout ce qui touche aux obligations de l'expéditeur et du transporteur au départ, aux délais de transport et aux obligations du transporteur et du destinataire à l'arrivée : des chapitres spéciaux seront consacrés à ces diverses questions, trop importantes pour être traitées avec celles des taxes proprement dites.

2. **Articles de messagerie et marchandises.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse sont classés sans distinction de nature, en tant qu'ils ne contiennent pas de finances, valeurs ou objets d'art, pour lesquels il existe un tarif ad valorem.

Les prix de transport sont fixés comme il suit :

— de 0 à 40 kg. inclusivement, par tonne et par kilomètre : *0 fr. 50* sans l'impôt de 1871 (conformément à l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876 sur le tarif exceptionnel), soit *0 fr. 55* avec l'impôt de 1871 ;
— au-dessus de 40 kg., par tonne et par kilomètre : *0 fr. 40*, sans l'impôt de 1871, ou *0 fr. 44* avec l'impôt de 1871 (le tarif légal du cahier des charges étant de 0 fr. 36, le maximum correspondant, impôts compris, serait de 0 fr. 4032 sans l'impôt de 1871 et de 0 fr. 44352 avec l'impôt de 1871).

Les coupures de poids sont celles de l'article 42 du cahier des charges.

Le minimum de la taxe est de 0 fr. 25, frais de chargement et de déchargement compris, pour les expéditions de 0 à 40 kg., et de 0 fr. 40, pour les expéditions au-dessus de 40 kg.

Le modèle de tarif reproduit les dispositions du cahier des charges relatives au groupage.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Sur tous les réseaux, les dispositions concernant les coupures de poids et le groupage sont conformes à celles du modèle.

Quant aux bases et aux maxima de perception, le tableau suivant les récapitule pour les grandes Compagnies :

RÉSEAUX	PRIX PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE (IMPÔTS COMPRIS)		MINIMUM DE PERCEPTION	
	Expéditions de 0 à 40 kg.	Expéditions au-dessus de 40 kg.	Expéditions de 0 à 40 kg.	Expéditions au-dessus de 40 kg.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord.....	0,55	0,44	0,25	0,40
Est.....	Jusqu'à 200 kilomètres..... 0,44 Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 300 km..... 0,418 Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 400 km..... 0,3938 Pour chaque kilomètre au delà de 400 km..... 0,3696		0,40	0,40
Ouest.....	0,55	0,44	0,25	0,40
Orléans.....	0,55	0,44	0,25	0,40
P.-L.-M.....	0,5544	0,44352	0,40	0,40
Midi.....	0,55	0,44	0,40	0,40

Les Compagnies du Nord, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi appliquent les bases du modèle de tarifs généraux.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a adopté les bases du tarif légal. Dans la lettre annexée à la convention de 1883, elle s'était engagée à certaines réductions; mais l'Administration a consenti à l'ajournement de ces réductions, jusqu'au complet remboursement des avances de garantie d'intérêt, en échange de sacrifices plus profitables au public sur les transports en petite vitesse.

Le régime le plus libéral est celui de la Compagnie de l'Est, qui a supprimé la majoration pour les colis de 0 à 40 kg. et qui applique un tarif différentiel du système belge.

Trois Compagnies sur six se sont conformées au modèle pour les minima de perception; les trois autres s'en sont tenues au minimum du cahier des charges, pour les expéditions de 0 à 40 kg., comme pour les expéditions de plus de 40 kg.

Sur le réseau de l'État, la base initiale est de 0 fr. 55 pour toutes les expéditions de 40 kg. au plus. Mais elle décroît : 1° pour les expéditions de 20 à 30 kg., à partir de 150 kilomètres, de telle sorte que chaque kilomètre en sus de 300 ne soit taxé qu'à 0 fr. 467 ; 2° pour les expéditions de 30 à 40 kg., à partir de 25 kilomètres, de telle sorte que chaque kilomètre en sus de 300 ne soit plus taxé qu'à 0 fr. 35. Les expéditions de 20 à 30 kg. paient ainsi le même prix que celles de 20 à 30 kg. à partir de 130 kilomètres.

Pour les expéditions de plus de 40 kg., la base initiale est de 0 fr. 44 ; elle décroît progressivement et descend à 0 fr. 352 pour chaque kilomètre en sus de 300.

Les minima de perception sont de 0 fr. 25 et de 0 fr. 40, comme sur les réseaux du Nord, de l'Ouest et d'Orléans.

Le tableau suivant permet de comparer les diverses tarifications dont nous venons d'indiquer les bases :

DISTANCES	DE 0 A 5 KILOGRAMMES				DE 5 A 10 KILOGRAMMES				DE 10 A 20 KILOGRAMMES				DE 20 A 30 KILOGRAMMES				DE 30 A 40 KILOGRAMMES				AU-DESSUS DE 40 KILOG. PAR TONNE			
	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M.	ÉTAT	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M.	ÉTAT	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M	ÉTAT	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M	ÉTAT	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M	ÉTAT	NORD OUEST ORLÉANS MIDI	EST	P.-L.-M.	ÉTAT
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
50	0,25	0,40	0,40	0,25	0,25	0,40	0,40	0,25	0,55	0,50	0,60	0,55	0,80	0,70	0,90	0,80	1,10	0,95	1,20	0,95	22	22,00	22,20	22,00
100	0,25	0,40	0,40	0,25	0,55	0,45	0,55	0,55	1,10	0,90	1,15	1,10	1,65	1,35	1,70	1,65	2,20	1,85	2,30	1,70	44	44,00	44,35	41,25
200	0,55	0,45	0,55	0,55	1,10	0,90	1,15	1,10	2,20	1,80	2,25	2,20	3,30	2,70	3,40	3,30	4,40	3,60	4,50	3,10	88	88,00	88,70	75,90
300	0,80	0,65	0,85	0,80	1,65	1,30	1,70	1,65	3,30	2,65	3,35	3,30	4,95	3,95	5,05	4,30	6,60	5,25	6,70	4,30	132	129,80	133,05	105,60
400	1,10	0,85	1,10	1,10	2,20	1,70	2,25	2,20	4,40	3,40	4,45	4,40	6,60	5,15	6,70	5,70	8,80	6,85	8,95	5,70	176	169,15	177,40	140,85
500	1,40	1,05	1,40	1,35	2,75	2,10	2,80	2,75	5,50	4,15	5,60	5,50	8,25	6,25	8,35	7,10	11,00	8,30	11,15	7,10	220	206,15	221,75	176,00
600	1,65	1,20	1,65	1,65	3,30	2,45	3,35	3,30	6,60	4,85	6,70	6,60	9,90	7,30	10,05	8,50	13,20	9,70	13,40	8,50	264	243,10	266,10	211,20
700	1,95	1,40	1,95	1,90	3,85	2,80	3,90	3,75	7,70	5,60	7,80	7,55	11,55	8,40	11,70	9,80	15,40	11,20	15,60	9,80	308	283,05	310,45	242,85
800	2,20	1,60	2,20	2,20	4,40	3,15	4,45	4,40	8,80	6,35	8,90	8,80	13,20	9,50	13,35	11,35	17,60	12,70	17,80	11,35	352	317,00	354,85	281,60

c. Observations sur le groupage. — Nous avons déjà fait connaître, page 281, que la Cour de cassation avait incidemment assimilé la réunion sous un même lien à un emballage (9 mai 1855, Cie d'Orléans contre Cie des Messageries nationales). Le tribunal de commerce de la Seine s'est explicitement prononcé dans le même sens, le 22 juillet 1855 (Galbrun contre Cie de P.-L.M.). Il a fait remarquer, avec raison, que les Compagnies ont le droit d'exiger des liens suffisamment solides et que d'ailleurs les bordereaux détaillés remis par les groupeurs, en exécution de la loi du 30 mars 1872, article 2 (voir page 283), permettraient, le cas échéant, une reconstitution facile du groupage primitif, dans le cas où les liens viendraient à se rompre.

3. **Denrées.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — L'article 17 du modèle de tarifs généraux contient les dispositions suivantes, pour le transport des denrées en grande vitesse : « Le prix à percevoir pour le transport, à grande vitesse, des denrées suivantes : — Beurre frais, champignons frais, charcuterie fraîche, citrons, coquillages frais, escargots, fromages frais, fruits frais, gibier, huîtres, légumes frais, œufs, oranges, pain, poisson frais, viande fraîche, volaille morte ou vivante, — lorsqu'elles seront remises par expédition de 50 kg. au minimum, est fixé à 0 fr. 28 par tonne et par kilomètre. — Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement et de déchargement compris. — Les expéditions de denrées d'un poids inférieur à 50 kg. sont taxées d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, à moins qu'il n'y ait avantage pour l'expéditeur à payer pour 50 kilogrammes, d'après le prix ci-dessus. »

Il y a lieu de remarquer que le prix de 0 fr. 28 ne comprend pas l'impôt de 1871 et qu'il doit être, par suite, porté à 0 fr. 308, y compris cet impôt.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — En fait, les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi appliquent aux denrées le tarif des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

La Compagnie d'Orléans s'est conformée au modèle.

Sur le réseau d'État, la base part du chiffre initial de 0 fr. 28, pour s'abaisser progressivement dans le système belge, jusqu'à 300 kilomètres (1). Au delà de cette limite, le prix, pour chaque kilomètre en sus, est de 0 fr. 2475.

(1) Comme nous l'avons déjà fait observer, en traitant du transport des voyageurs et

Le tableau ci-dessous permet de comparer les prix par tonne ainsi perçus sur les différents réseaux, pour les expéditions de 50 kilogrammes, au minimum :

DISTANCES	COMPAGNIES autres que celle D'ORLÉANS	Cie D'ORLÉANS	ÉTAT	DISTANCES	COMPAGNIES autres que celle D'ORLÉANS	Cie D'ORLÉANS	ÉTAT
km.	fr. fr.	r	fr.	km.	fr. fr.	fr.	fr.
10	4,40 à 4,45	3,10	3.05	300	129,80 à 133.05	92,40	74,25
25	11,00 à 11,10	7,70	7.70	400	169,15 à 177,40	123,20	99,00
50	22,00 à 22,20	15.40	15,40	500	206,15 à 221,75	154,00	123,75
75	33,00 à 33,25	23.10	22,25	600	243,10 à 266.10	184.80	148,50
100	44.00 à 44,35	30,80	28,60	700	283,05 à 310,45	215,60	173,25
150	66,00 à 66,55	46.20	41,25	800	317,00 à 354,85	246,40	198,00
200	88,00 à 88,70	61,60	52,80	»	»	»	»

Des tarifs spéciaux et réduits corrigent l'exagération des prix sur les réseaux dont le tarif général est le plus élevé.

4. Lait. — *a*. Prix indiqué au modèle. — Le modèle indique, pour le lait, la taxe des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, mais ajoute qu'il existe un tarif réduit.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les Compagnies du Nord, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi se sont conformées au modèle.

Celle de l'Est, tout en adoptant la même tarification, a introduit dans les conditions d'application de son tarif : 1° une clause portant expressément que le poids du lait sera cumulé avec celui des boites ; 2° une autre clause accordant la franchise pour le retour des boites vides.

La Compagnie d'Orléans applique le tarif des denrées aux expéditions de 50 litres au minimum (le poids du lait étant cumulé avec celui des boites, le retour des boites vides ayant lieu franco et les opérations de chargement et de déchargement étant faites par les soins et aux frais des expéditeurs et destinataires). Le minimum de perception est de 40 centimes pour ces expéditions. Quant aux expéditions de moins de 50 litres, elles sont taxées au tarif général des articles de messagerie, à moins qu'il n'y avait avantage pour l'expéditeur à payer pour 50 litres.

Sur le réseau d'État, le lait est taxé au tarif des denrées.

de leurs bagages, les variations des bases adoptées pour les tarifs du réseau d'État présentent certaines anomalies.

5. **Finances, valeurs et objets d'art.** — *a.* Prix indiqué au modèle. — Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, du mercure et du platine, ainsi que des bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, est fixé ad valorem et à raison de 0 fr. 00252, sans l'impôt de 1871, soit 0 fr. 002772 avec l'impôt de 1871, par fraction indivisible de 1 000 fr. et par kilomètre. (Ces chiffres ont été maintenus par l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876 portant fixation du tarif exceptionnel.)

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 25 centimes par 1 000 francs.

La taxe ne peut, dans aucun cas, être inférieure à celle qui résulterait de l'application du tarif des messageries, d'après le poids constaté.

Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids.

Les expéditeurs sont tenus de se conformer, pour le conditionnement des finances et valeurs, à l'ordre de service approuvé par l'Administration supérieure le 3 avril 1862 et dont voici les principales dispositions.

Les Compagnies ne se chargent des envois d'espèces d'or ou d'argent que si ces espèces sont renfermées dans des sacs, sacoches, groupes, boîtes, caisses ou barils, dont l'inviolabilité soit assurée par des cachets ou par un plomb.

Les billets de banque, titres de rente, actions, obligations, coupons d'intérêt ou de dividende, etc... doivent être enfermés dans des sacs, boîtes ou caisses, ou composer des paquets revêtus d'enveloppes intactes, en papier ciré ou goudronné, ou en toile cirée; l'inviolabilité doit être assurée par trois cachets de cire au minimum.

Les broderies et dentelles, expédiées à l'étranger, doivent être enveloppées de toile ou de toile cirée; le papier ciré ou goudronné est admis, s'il s'agit de transports en France.

De plus, les expéditeurs sont astreints à certaines formalités de déclaration que nous indiquerons ultérieurement.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Ces prix sont conformes au modèle et au tarif exceptionnel arrêté par le Ministre, le 7 décembre 1876.

Les broderies sont ajoutées à la nomenclature, comme dans le tarif exceptionnel.

Les objets dorés ou argentés par le procédé Ruolz rentrent dans la catégorie des objets d'or et d'argent (Cour de cassation, 6 novembre 1871, Lamy et Lacroix contre Cie de P.-L.-M.).

Par un arrêt du 4 juin 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Villedieu, Juif et Bertrand), la Cour a refusé de considérer les guipures comme assimilables aux dentelles; mais, depuis, cette assimilation a été admise par le tribunal de commerce de Nancy (3 janvier 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot), et la Cour de cassation, sans être appelée à statuer explicitement sur ce point, a confirmé dans son ensemble le jugement du tribunal consulaire (3 juin 1874).

Ne sont point assujetties à la taxe ad valorem la passementerie (Cour de cassation, 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Louis), les nouveautés (Cour de cassation, 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot), la lingerie sur laquelle a été appliquée accessoirement de la broderie (Cour de cassation, 4 août 1874, Cie de l'Est contre Daulnoy et Lecomey). La Cour de cassation a également déclaré la surtaxe inapplicable aux articles d'horlogerie (10 mars 1869, Cie d'Orléans contre Vallant); mais M. Féraud-Giraud critique avec raison cette décision, au moins pour les montres en or et en argent.

Les coupons d'obligations au porteur, payés et envoyés à un banquier comme pièces de comptabilité, ne doivent point être classés comme valeurs (Cour de cassation, 20 novembre 1874, Piganeau et fils).

6. **Chiens.** — *a.* Prix indiqué au modèle. — La taxe kilométrique pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs est celle du cahier des charges. Elle est donc réglée à 0 fr. 0168, non compris l'impôt de 1871, soit 0 fr. 01848, y compris cet impôt (1). Le minimum de perception est de 0 fr. 30.

Quand les chiens voyagent sans être accompagnés, le chargement et le déchargement de ces animaux sont opérés par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire. Si le destinataire ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, la Compagnie est exonérée de toute responsabilité pour les accidents qui pourraient survenir pendant le chargement; les chiens sont d'ailleurs mis en fourrière.

Les expéditeurs de chiens accompagnés ou non accompagnés peuvent, s'ils le désirent, les faire transporter aux conditions et prix du tarif des animaux en cage (voir infra).

(1) En principe, aucun chien n'est admis dans les voitures à voyageurs; toutefois, la Compagnie peut placer dans des caisses de voiture spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens (Art. 67 de l'ordonnance du 15 novembre 1846); en outre, le Ministre des travaux publics a admis que les petits chiens en cage ou en panier pourraient été conservés par les voyageurs, comme colis à la main, lorsque les autres personnes placées dans le compartiment y donneraient leur consentement unanime (Circulaire du 4 novembre 1886).

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Ces prix sont ceux du modèle.

7. **Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.** — Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube subissent une majoration de 50 °/₀ sur le prix du tarif général. Toutefois, en aucun cas, la taxe ne peut être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kg. par mètre cube : les denrées et objets dont le poids spécifique est compris entre 133 et 200 kg. paient donc comme si ce poids spécifique était de 200 kg.

La surtaxe ne s'applique qu'aux expéditions qui, prises dans leur ensemble, ne pèsent pas 200 kg. sous le volume d'un mètre cube.

Ce serait à tort que les Compagnies prétendraient en bénéficier pour des colis qui, pris isolément, n'auraient pas ce poids spécifique, s'ils étaient joints, dans un même envoi, à d'autres colis assez lourds pour rétablir le poids moyen de 200 kg. par mètre cube (Cour de cassation, 9 juillet 1883, Cie d'Orléans contre Trapé).

Pour que les marchandises échappent à la surtaxe, il faut qu'elles soient dénommées au cahier des charges (Cour de cassation, 16 août 1864, Cie du Midi contre Inchaurraga ; — 16 août 1864, Pourailly contre Cie du Midi).

8. **Voitures.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Les prix indiqués au modèle sont ceux du cahier des charges, c'est-à-dire les suivants :

	SANS L'IMPÔT DE 1871	AVEC L'IMPÔT DE 1871
	fr.	fr.
Voitures à 2 ou à 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,56	0,616
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0,7168	0,78848

Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

D'une manière générale, le transport des voitures n'est admis qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement. Ces

stations sont indiquées, soit par des affiches spéciales, soit par les affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Ces prix sont ceux du modèle.

9. **Pompes funèbres.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Les prix indiqués au modèle sont ceux du cahier des charges, pour les voitures des pompes funèbres et les cercueils transportés dans un compartiment isolé, savoir :

	Sans l'impôt de 1871	Avec l'impôt de 1871
	fr.	fr.
Voitures des pompes funèbres	0,7168	0,78848
Cercueils expédiés isolément et placés dans un compartiment séparé	0,336	0,3696

Le modèle ne prévoit pas le transport par voiture spéciale dans les trains express. Il porte que les hommes accompagnant un cercueil isolé montent dans les voitures de la Compagnie et paient leur place.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les tarifs généraux en vigueur sur les divers réseaux sont conformes au modèle. Ils reproduisent en outre le prix stipulé au cahier des charges pour le transport des cercueils isolés par train express, soit 1 fr. 12, sans l'impôt de 1871, et 1 fr. 231, y compris cet impôt (1).

10. **Animaux.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — D'après le modèle, les prix sont ceux du cahier des charges, savoir (par tête et par kilomètre) :

	Sans l'impôt de 1871	Avec l'impôt de 1871
	fr.	fr.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait	0,224	0,2464
Veaux et porcs	0,0896	0,09856
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,0448	0,04928

(1) Voir une circulaire du Ministre des travaux publics du 29 décembre 1880, prescrivant de fermer à clef ou de sceller par un plomb les fourgons ou compartiments conte-

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la Compagnie et paient la place quelles occupent.

Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs sont soumis à une majoration de taxe de 50 °/₀ sur les prix fixés par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5 000 francs par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure.

Les animaux de petite taille, tels que chiens, chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers fournis par des expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, et pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des voitures et paniers.

Le transport des chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Ces prix sont conformes au modèle.

11. Frais accessoires. — Aux termes de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 (le dernier qui soit intervenu pour le règlement des frais accessoires), les expéditions en grande vitesse donnent lieu aux perceptions accessoires suivantes :

— *Enregistrement :* 10 centimes par expédition, impôts compris (pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit n'est perçu qu'une seule fois à la gare expéditrice) (1).

— *Manutention*, c'est-à-dire chargement et déchargement :

nant des cercueils et de n'y placer aucun autre objet. Cette circulaire a pour objet tout à la fois d'assurer le respect dû aux morts et d'empêcher les transports frauduleux.

(1) Les commissionnaires de transport, ne pouvant opérer le groupage de leurs expéditions qu'à couvert, ont incontestablement à payer autant de fois 10 centimes qu'ils envoient de colis non réunis sous une même enveloppe; chacun de ces colis constitue une expédition distincte (Cour de Paris, 6 mai 1865, Kellermann et Cie contre Cie de l'Ouest).

DÉSIGNATION DES OBJETS	FRAIS DE CHARGEMENT et de déchargement sans l'impôt de 1871	FRAIS DE CHARGEMENT et de déchargement avec l'impôt de 1871	OBSERVATIONS
	fr.	fr.	
Articles de messagerie, marchandises, denrées et lait (par tonne)	1,60	1,76	Sont exemptées de tout droit de manutention les expéditions de 0 à 40 kilog, les articles taxés à la valeur et les chiens.
Voitures et cercueils (par pièce)	2,00	2,20	
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait (par tête)	1,00	1,10	
Veaux et porcs (par tête)	0,40	0,44	
Moutons, brebis, agneaux, chèvres (par tête)	0.20	0,22	
Animaux de petite taille en cage ou en panier	Prix de la Messagerie		

— *Pesage supplémentaire* des marchandises taxées au poids : 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kg., lorsque ce pesage extraordinaire, indépendant de celui que doit faire la Compagnie au départ pour établir la taxe, est opéré sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire et ne constate pas une erreur commise au préjudice de ces derniers (1).

Nous laissons provisoirement de côté les droits de magasinage que nous relaterons plus tard, en traitant des obligations du destinataire à l'arrivée.

A propos du transport des bagages, nous avons déjà fait connaître que les Compagnies, arguant de l'insuffisance des chiffres déterminés par le Ministre, pour les frais accessoires, en avaient sollicité le relèvement dès 1873; que cette demande avait fait l'objet d'une longue instruction devant la Commission centrale des chemins de fer; et qu'elle avait été renouvelée plus tard, mais sans succès, particulièrement devant la Sous-Commission des tarifs, instituée sous la présidence de M. Aucoc, ainsi que devant le Conseil supérieur des voies de communication.

Les taxes que les Compagnies proposaient de substituer aux taxes antérieures étaient les suivantes :

— *Enregistrement*: 0 fr. 15, impôts compris, au lieu de 0 fr. 10, impôts compris;

(1) Quand le pesage ordinaire n'a pas lieu au départ, la déclaration de poids énoncée dans la lettre de voiture ne peut être considérée comme l'équivalent de l'opération elle-même. Le pesage requis alors par le destinataire ne doit pas être assimilé à un pesage extraordinaire et supplémentaire et les frais en demeurent à la charge de la Compagnie (Cour de cassation, 28 mars 1882, Cie de l'Est contre d'Huart frères).

— *Manutention* des marchandises taxées au poids : 2 fr. 20, impôts compris, au lieu de 1 fr. 76, impôts compris;

— *Pesage supplémentaire* : 0 fr. 15 par fraction indivisible de 100 kilogrammes, au lieu de 0 fr. 10.

A l'appui de ces relèvements, les Compagnies ont fait valoir les considérations que voici :

1° Le fisc ayant obtenu que le droit d'enregistrement fût considéré comme assujetti à l'impôt de grande vitesse, et ce droit ayant été néanmoins maintenu sans majoration, la perception nette pour les Compagnies n'est que de $\frac{0 \text{ fr } 10}{1,232} = 0$ fr. 081.

De même, la taxe pour frais de manutention ne rend net que 1 fr. 429.

Portées respectivement à 0 fr. 15 et 2 fr. 20, impôts compris, ces deux taxes donneraient aux Compagnies une recette de 0 fr. 122 et de 1 fr. 786 seulement.

Or, les dépenses effectives sont de beaucoup supérieures, comme le montre le tableau ci-après :

DÉSIGNATION DES OPÉRATIONS	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Enregistrement.....	0,131	0,206	0,318	0,157	0,300	0,281
Manutention.....	3,326	4,475	3,964	2,050	6,960	4,316

2° Bien que le Ministre soit investi d'un pouvoir discrétionnaire pour la fixation des frais accessoires, ces frais doivent être arrêtés de manière à rendre les Compagnies indemnes (Voir, pour les développements, page 170).

3° Le taux des frais accessoires n'a pas varié depuis de longues années, malgré l'accroissement des salaires. Les progrès accomplis dans les procédés d'exploitation ne sauraient justifier ce maintien indéfini de taxes notoirement insuffisantes.

Le 19 octobre 1878, le Comité consultatif des chemins de fer a conclu à porter :

1° Le droit d'enregistrement, de 0 fr. 10 à 0 fr. 15, impôts compris;

2° Les frais de manutention, de 1 fr. 76 à 2 fr. 20 par tonne, impôts compris.

Mais il a repoussé toute augmentation sur la taxe relative au pesage supplémentaire, en faisant remarquer que les frais de manutention auxquels se rattache le pesage seraient suffisamment élevés.

Dans sa séance du 26 novembre 1878, le Conseil supérieur des voies

de communication a émis l'avis qu'il y avait lieu d'admettre les chiffres ci-dessous :

— 0 fr. 15, impôts compris, pour l'enregistrement, étant entendu que, dans le cas où l'impôt additionnel créé par la loi du 16 septembre 1871 viendrait à être supprimé, le droit serait ramené à l'ancien taux de 0 fr. 10 ;

— 1 fr. 85, impôts compris, pour la manutention des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, étant entendu que le droit serait remené à 1 fr. 60, si l'impôt additionnel de 1871 était supprimé.

Malgré ces avis du Comité consultatif et du Conseil supérieur des voies de communication, le Ministre a reculé devant toute mesure de relèvement, pour les motifs que nous avons déjà exposés à propos du transport des bagages.

12. **Règles relatives au calcul des taxes. Itinéraire.** — Conformément au modèle envoyé par le Ministre des travaux publics aux Compagnies, le 11 septembre 1861, les tarifs de tous les réseaux contiennent des dispositions générales, applicables notamment au calcul des taxes.

Ils rappellent les clauses du cahier des charges, aux termes desquelles : 1° tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier ; 2° la perception est faite, au minimum, sur 6 kilomètres.

Ils reproduisent également les stipulations du cahier des charges, concernant les coupures de poids.

Ils ajoutent que, dans la taxation, les chiffres sont arrondis aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes, et aux 5 centimes inférieurs, dans le cas contraire.

En principe, les marchandises doivent être dirigées par la voie la plus courte et taxées d'après la distance réelle ou la distance d'application de cet itinéraire (Cour de cassation, 24 décembre 1884, Cie d'Orléans contre Noury ; — 3 février 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Dieuaide et Desvergnes).

Toutefois, si les points d'expédition et de destination sont reliés par deux itinéraires, l'expéditeur doit désigner celui qu'il choisit : la Cour de cassation a, en effet, décidé qu'une Compagnie pouvant atteindre le point de destination n'était point tenue de se substituer un autre mandataire, c'est-à-dire de remettre la marchandise à une autre Compagnie, pour faire profiter le transport d'un itinéraire mixte plus court (22 avril 1885, Cie de l'Est contre Viard et Milan ; — 20 mai 1885, Cie de l'Est contre Bloëme).

Dans le cas où des circonstances fortuites ou de force majeure oblige-

raient la Compagnie à modifier l'itinéraire normal, la taxe devrait être perçue sur la distance effectivement parcourue (Cour de cassation, 5 mai 1869, Cie d'Orléans contre Raison, interruption d'une ligne par des inondations; — 5 mai 1874, Hinsling contre Cies d'Orléans et de l'Ouest, interruption par la ruine d'un pont; — 5 mai 1874, Cie de l'Ouest contre Duchemin et Cie, même cause; — 21 décembre 1874, Cie d'Orléans contre Chimène, passage à Paris empêché par les événements de 1871; — 15 juin 1875, Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord, destruction d'un pont). La Compagnie n'est pas tenue de prévenir l'expéditeur avant d'opérer le changement d'itinéraire; elle a le caractère de mandataire au regard de l'expéditeur, et, dès qu'elle s'acquitte de son mandat en bon père de famille, elle doit être indemne (Cour de cassation, 5 mai 1869). Mais il faut, bien entendu, que le cas de force majeure soit établi (11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon).

13. **Matières inflammables ou explosibles. Animaux et objets dangereux.** — Nous avons exposé les règles relatives au transport des matières inflammables ou explosibles, en traitant de la composition des trains et de la police de l'exploitation. (Tome III, pages 380 et 694.)

Aux termes des règlements et notamment de l'arrêté des Ministres des travaux publics et de la guerre, en date du 20 novembre 1879, le transport des matières explosibles ou inflammables classées dans la 1re catégorie est interdit par les trains de voyageurs.

Les matières de la 2e catégorie sont également exclues des trains de voyageurs, sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises; elles peuvent, sur les autres sections, être transportées par des trains mixtes, à la condition que les wagons qui les contiennent soient séparés des voitures de voyageurs par trois véhicules, au moins, ne renfermant pas de matières facilement inflammables.

L'arrêté rendu le 7 décembre 1876 par le Ministre des travaux publics, pour fixer le tarif exceptionnel, assimile les animaux et objets dangereux aux matières explosibles ou inflammables de la 1re catégorie et porte, d'autre part, que les matières de 2e catégorie, transportées par trains mixtes sur les sections où ne circulent pas de trains réguliers de marchandises, seront taxées aux prix fixés pour la petite vitesse. En conséquence, il ne détermine point de prix pour le transport en grande vitesse des matières explosibles ou inflammables, ni des animaux ou objets dangereux.

Seuls, les tarifs de l'Est et de l'Ouest ont été rendus absolument conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876. Ceux des autres réseaux sont encore calqués sur le modèle de 1861, qui excluait

complètement du bénéfice de la grande vitesse les matières dangereuses.

14 Conditionnement des marchandises. — Les tarifs de toutes les Compagnies reproduisent l'article 48 du modèle ainsi conçu : « La Compa-« gnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le « commerce est dans l'usage d'emballer. — Elle n'est pas tenue non plus « d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux, ni celles qui « présentent une trace évidente de détérioration. — Elle n'accepte pas le « transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel. » (Voir un arrêt de la Cour de cassation du 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M., faisant application de l'art. 48.)

La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est de 4 mètres sur le réseau du Nord et de 6 m. 50 sur les réseaux de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi et de l'État. Il est de plus indiqué dans les tarifs de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'État que la largeur normale est de 2 m. 80.

Si les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter les marchandises dont l'emballage est défectueux, elles peuvent néanmoins recevoir ces marchandises sous réserve des conséquences possibles de l'insuffisance d'emballage (Tribunal de commerce de Nevers, 23 novembre 1868, Cie de P.-L.-M. contre Baillet et Allaguillaume; Cour de cassation, 11 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Roullée et Bourcier, etc... Voir infra : avaries, bulletin de garantie).

Faute par elles d'avoir pris cette précaution, elles sont réputées avoir reçu les marchandises en bon état de conditionnement (Tribunal de commerce d'Amiens, 25 juin 1867, Paucier-Genty contre Cie du Nord ; tribunal de commerce de Villefranche, 7 avril 1868, Cie de P.-L.-M. contre Serve).

L'emballage doit, à défaut d'indication précise dans le tarif, être conforme aux usages du commerce. On peut consulter, à cet égard, deux arrêts de la Cour de cassation, savoir : l'un du 8 août 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Bouvard), décidant qu'une enveloppe en papier excluait l'application d'un tarif spécial pour toiles non enveloppées; l'autre du 27 mai 1878 (Cie d'Orléans contre Tourrou), décidant que les toiles à sac enveloppées de papier devaient être réputées emballées.

15. Déboursés (1). — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

La cour de Toulouse, se fondant sur cette disposition et sur les usages du commerce, a admis que, si les Compagnies n'étaient point tenues à

(1) Nous reviendrons plus loin sur les obligations des Compagnies à l'égard des déboursés.

l'avance des frais et débours dont la marchandise était grevée, elles n'en étaient pas moins contraintes de se charger du recouvrement (27 janvier 1866). La cour de Paris (4 janvier 1862) et la cour de Toulouse (27 janvier 1866) ont d'ailleurs jugé que, lorsque les Compagnies se chargent du recouvrement, elles n'ont, dans le silence des tarifs généraux à cet égard, aucun droit à la perception d'une taxe supplémentaire.

16. **Expéditions contre remboursement** (1). — Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général pour le transport des finances. (Voir, pour mémoire, les circulaires du Ministre des travaux publics du 31 mars 1858, du 26 octobre 1863 et du 9 février 1870.)

17. **Observations sur les masses indivisibles.** — Les masses indivisibles, auxquelles s'applique l'article 46 du cahier des charges, ne se transportent guère que par petite vitesse. Aussi la Compagnie d'Orléans et l'Administration des chemins de fer de l'État ont-elles seules indiqué, dans leurs tarifs généraux de grande vitesse, les conditions de ces transports spéciaux.

Les prix sont, sur ces deux réseaux : 1° augmentés de 50 %, pour les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kg. ; 2° portés au double, pour les masses pesant de 5 000 à 8 000 kg.

En principe, le transport des masses pesant plus de 8 000 kg. n'est point accepté; il en est de même des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel. En cas d'acceptation exceptionnelle, nonobstant cette interdiction de principe, les mêmes facilités devraient être accordées pendant trois mois à ceux qui en feraient la demande; les prix seraient fixés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Dans les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5 000 kg., le chargement et le déchargement en sont faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire. Le tarif de l'Orléans, non plus que celui de l'État, ne spécifie ce qui adviendra, dans ce cas, des frais accessoires de manutention : il est évident que ces frais ne devraient pas être perçus, si les deux opérations de chargement ou de déchargement étaient opérées par l'expéditeur et le destinataire; mais, si l'une seulement des deux opérations était faite, soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, l'indi-

(1) Nous reviendrons plus loin sur les obligations des Compagnies à l'égard des expéditions contre remboursement.

visibilité de la taxe fixée par l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 ne permettrait point, en l'état, une remise partielle de cette taxe.

Des expéditeurs ont prétendu que la surtaxe devait frapper exclusivement les matières indivisibles de leur nature et qu'un fût de vin, par exemple, ne pouvait y être assujetti, puisque le vin était une matière essentiellement divisible. Cette prétention a été repoussée à bon droit par la Cour de cassation (31 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Gaulard) : le cahier des charges a envisagé, non seulement la nature de la marchandise elle-même, mais le poids du colis, ses dimensions, ainsi que les difficultés exceptionnelles de chargement et de déchargement.

Toutefois, comme le fait observer avec raison M. Lamé Fleury, la Cour de cassation est allée un peu loin, en assimilant à des masses indivisibles des piles de sacs de charbon de bois placées en cadres sur plateaux (Cour de cassation, 16 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Carroné et Bézard).

Les colis qui, sans excéder le poids de 3 000 kg., ne dépasseraient pas non plus les dimensions du matériel et du gabarit, à la condition d'être chargés debout, ne sauraient être soumis à des conditions spéciales, sous le prétexte que, posées à plat, elles sortiraient des limites de dimensions du matériel, si rien n'oblige à les charger dans cette dernière position (Cour de cassation, 4 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Fondet et Laurent).

CHAPITRE III

TARIFS GÉNÉRAUX
POUR LES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE
RÈGLES D'APPLICATION

§ 1er. — SÉRIFICATION DES MARCHANDISES

1. Définition des séries. Ancienne variété de sérification. — Les cahiers des charges divisent les marchandises en quatre *classes*, au point de vue de leur transport en petite vitesse. (Voir supra, page 276.) Ces quatres classes comprennent 70 marchandises-types, dont nous avons donné l'énumération.

Le nombre des marchandises à transporter étant de beaucoup plus considérable, les Compagnies ont dû procéder à des assimilations, en vertu de l'article 47 du cahier des charges et avec l'approbation du Ministre des travaux publics.

Ces assimilations, semblables pour toutes les Compagnies, ont porté sur 1 500 marchandises. Mais là s'est arrêtée, pendant longtemps, l'uniformité de régime sur les divers réseaux.

La classification est restée une œuvre en quelque sorte théorique, n'ayant d'autre effet que de déterminer le tarif maximum applicable à chaque nature de marchandises. Dans leurs tarifs généraux, les Compagnies ont été autorisées à répartir les marchandises en *séries* de nombre et de composition différentes, suivant les réseaux.

M. le sénateur George, rapporteur de la Commission « des chemins de « fer d'intérêt général », constatait les faits suivants dans son rapport du 13 décembre 1878.

Le nombre des séries était de 7 sur le Nord, 5 sur l'Est, 6 sur l'Ouest, 4 sur l'Orléans et 7 sur le Lyon. Le Midi en avait 5 ; les trois premières se subdivisaient chacune en 3 sous-séries, selon que l'expédition était de 40 à 200 kilogrammes, de 200 à 300 kilogrammes ou de plus de 300 kilogrammes.

Il résultait de cette diversité que telle marchandise, placée dans telle ou telle série sur un réseau, l'était dans des séries différentes sur les autres réseaux, et même que son classement pouvait varier, avec le tonnage, sur un réseau déterminé.

Les dénominations n'étaient pas non plus les mêmes dans toutes les nomenclatures.

En outre, les tarifs applicables aux diverses séries variaient avec les Compagnies et, le plus souvent, dans l'étendue d'un réseau déterminé et pour une distance donnée, avec les points d'expédition et de destination.

Il arrivait de plus que, sur le même réseau, la sérification d'une marchandise variait suivant diverses conditions, dont les plus usuelles étaient, non seulement le tonnage, mais aussi le conditionnement et le degré de responsabilité du transporteur pour les avaries de route. Le nombre et l'importance des déclassements étaient d'ailleurs très différents : ainsi, pour ne parler que de la condition la plus usuelle, celle du tonnage, la Compagnie du Nord appliquait à plus de 300 marchandises des déclassements d'une, de deux ou de trois séries, sous la condition d'un tonnage minimum de 5 000 kilogrammes ; la Compagnie de l'Est n'en accordait qu'à 70 marchandises environ, sous la condition d'un tonnage fixé à des chiffres compris entre 2 500 et 5 000 kilogrammes; la Compagnie de l'Ouest, à 50 marchandises, sous la condition d'un tonnage compris entre 100 et 5 000 kilogrammes; la Compagnie du Midi, à 30 marchandises, sous la condition d'un tonnage de 5 000 kilogrammes, etc.

Parmi ces anomalies, quelques-unes trouvaient, sinon leur justification complète, du moins leur explication dans la nature du trafic, l'intensité des courants commerciaux, la concurrence des voies de communication fluviales ou maritimes, et les autres circonstances de l'exploitation. C'est ainsi, par exemple, qu'une marchandise pouvait appartenir à l'une des séries inférieures sur les réseaux où elle donnait lieu à des transports considérables et être classée, au contraire, dans l'une des séries supérieures sur les réseaux où elle ne donnait lieu qu'à des transports insignifiants. C'est encore ainsi que les Compagnies pouvaient défendre les déclassements conditionnels, par la diminution des frais de transport pour les marchandises expédiées en grande masse ou pourvues d'un emballage susceptible de faciliter la manutention et par l'atténuation de leur responsabilité pour les avaries de route. La lutte contre le cabotage et la navigation intérieure fournissait également des motifs à l'appui des divergences de sérification, du moins pour certaines marchandises et certains itinéraires.

Cependant, quelque plausibles que fussent ces raisons, elles étaient

loin d'expliquer toutes les anomalies et surtout de convaincre le public, aux prises avec des difficultés inextricables, lorsqu'il avait à calculer la taxe applicable à une expédition empruntant plusieurs réseaux et même, dans beaucoup de cas, à une expédition ne devant pas sortir des limites d'un réseau déterminé.

Les déclassements conditionnels n'étaient point, d'ailleurs, à leur place dans les tarifs généraux et auraient dû faire l'objet de tarifs spéciaux.

Depuis longtemps, cet état de choses avait provoqué de très vives réclamations. L'écho des doléances du commerce n'avait, pour ainsi dire, cessé de retentir depuis 1870, soit à la tribune des Chambres, soit en dehors du Parlement. M. Dietz-Monnin à l'Assemblée nationale, en 1874, et M. Georges au Sénat, en 1878, s'étaient fait les organes autorisés de l'opinion publique.

L'Administration aurait failli à son devoir, si elle ne s'était point efforcée de donner satisfaction à ces plaintes, dans ce qu'elles avaient de légitime.

Elle mit, en conséquence, à l'étude une série de réformes dont le point de départ était l'unité de sérification et qui comprenaient, en outre :

— l'unification des tarifs généraux intérieurs, avec l'élimination des tarifs conditionnels qui devaient être reportés dans les tarifs spéciaux ;

— l'application de ces tarifs généraux aux relations de réseau à réseau, de telle sorte qu'une marchandise parcourant une même distance dans des directions différentes fût toujours frappée de la même taxe et que le public n'eût plus à se préoccuper de la répartition des chemins de fer entre les diverses Compagnies ;

— la revision des tarifs spéciaux, de manière à faire rentrer, autant que possible, les taxes dans des barêmes analogues à ceux des tarifs généraux et à ne conserver de prix de gare à gare que dans des cas particuliers où ces prix seraient justifiés, soit par les courants commerciaux à desservir, soit par la nécessité d'éviter les relèvements exagérés auxquels pourraient donner lieu les nouveaux barêmes ;

— la combinaison de ce remaniement avec une réduction de la taxe moyenne (cette réduction portant surtout sur les marchandises de peu de valeur) et avec une diminution des délais de transport ;

— le développement des tarifs spéciaux communs aux diverses Compagnies ou Administrations de chemins de fer.

Nous n'avons à insister ici que sur l'unité de sérification, et, si nous avons indiqué les autres réformes prévues par l'Administration, c'est afin de montrer immédiatement l'importance et l'étendue du programme que

le Ministère des travaux publics se proposait de réaliser et dont toutes les parties présentaient entre elles une étroite solidarité.

2. **Sérification unique approuvée en 1879.** — A la suite d'une instruction ouverte par une Sous-Commission de la Commission centrale des chemins de fer, les six grandes Compagnies soumirent au Ministre, en 1878, un projet de sérification uniforme, attribuant la même dénomination et le même numéro de série aux diverses marchandises.

Le nombre des marchandises était de 1 650 environ, groupées en 1 350 articles et réparties en six séries.

Cette répartition était, autant que possible, basée sur la valeur et le poids spécifique des marchandises. Cependant les Compagnies avaient dû avoir égard à la sérification en vigueur sur leurs réseaux et chercher tout à la fois à éviter les relèvements excessifs, qui n'auraient pas été acceptés par le public, et les abaissements exagérés, qui auraient pesé trop lourdement sur les recettes de l'exploitation.

Les déclassements précédemment accordés, pour les transports par grande masse ou pour les expéditions sans responsabilité de la Compagnie, disparaissaient complètement et devaient appartenir exclusivement au domaine des tarifs spéciaux. Au contraire, les déclassements subordonnés au conditionnement et à l'emballage subsistaient dans beaucoup de cas; les Compagnies considéraient, en effet, les marchandises emballées comme étant souvent, au point de vue du transport, tout à fait différentes des mêmes marchandises non emballées. La faïence, par exemple, était en général placée dans la 1re série; mais elle descendait dans la 3e, lorsqu'elle était transportée en cadre ou en caisse. Il en était de même des machines non dénommées.

Bien que les bases des tarifs ne fussent pas arrêtées, la sérification était coordonnée de telle sorte que jamais et pour aucune marchandise dénommée au cahier des charges la taxe ne fût supérieure au maximum légal.

La variété antérieure de sérification était telle que, malgré tous leurs efforts, les Compagnies avaient été dans l'impuissance de se soustraire à de nombreux relèvements de série, compensés dans une certaine mesure par des abaissements pour d'autres marchandises ou sur d'autres réseaux. Elles n'avaient pu, nous l'avons déjà dit, prendre comme régulateur pour le classement nouveau de toutes les marchandises le plus faible des tarifs en vigueur. L'uniformisation devait nécessairement froisser certains intérêts.

La sérification proposée au Ministre des travaux publics était difficile à apprécier, même dans son ensemble, sans les tarifs correspondants, et les

Compagnies n'étaient pas encore en mesure de soumettre ces tarifs avant une époque relativement éloignée.

Cependant, comme l'Administration avait hâte d'entreprendre la réforme et d'en arrêter aussitôt que possible le point de départ, le Comité consultatif des chemins de fer fut appelé à émettre son avis sur le projet de sérification commune. Après une longue et consciencieuse étude, le Comité conclut à l'adoption de ce projet, sous toute réserve de l'examen ultérieur des tarifs généraux dont la sérification nouvelle devait en quelque sorte constituer le cadre provisoire.

Une décision ministérielle, conforme à ces conclusions, intervint le 17 avril 1879.

La sérification, ainsi approuvée en principe, a été adoptée sur le réseau d'État et a servi de base aux propositions de refonte générale des tarifs dont l'Administration a été saisie par les diverses Compagnies et sur lesquelles elle a déjà statué pour le Nord, l'Est, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée. Elle est loin d'échapper à toute critique et contient un assez grand nombre d'anomalies. Cependant, ni le Comité consultatif des chemins de fer, ni le Ministère des travaux publics, n'ont cru devoir la remettre jusqu'ici en question. Elle constitue une œuvre de transaction, une sorte de moyenne entre les anciennes sérifications, sur laquelle l'accord n'a pu s'établir qu'après de longues négociations et au prix de nombreuses concessions réciproques. Rompre le pacte ainsi conclu entre les Compagnies ou le soumettre à une discussion nouvelle, c'eût été infliger des retards regrettables à la réforme. Aussi l'Administration a-t-elle jugé indispensable de la respecter ou, du moins, de n'y porter la main que sur quelques points tout à fait particuliers. Dans la revision des tarifs du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, les seuls sur lesquels elle ait été jusqu'ici en mesure de prendre une décision, elle n'a consenti que de très légères modifications consistant, soit dans quelques abaissements de série, soit dans l'addition de quelques dénominations nouvelles destinées à réparer des erreurs ou répondant à des habitudes prises et à des nécessités d'exploitation.

Plus tard, quand la réforme des tarifs sera terminée ou sur le point de l'être, rien n'empêchera de reprendre l'étude des améliorations de détail, dont l'examen même des nouveaux tarifs aura révélé l'opportunité, et de provoquer un accord entre les Compagnies pour corriger les défauts de la sérification de 1879, sans ébranler pour cela l'édifice si péniblement élevé de la nouvelle tarification.

Nous devons ajouter immédiatement que les nombreux relèvements de série entraînés par le travail d'unification de 1879 ne se traduisent pas

nécessairement par des augmentations de taxes. L'Administration et les Compagnies ont soin, dans l'élaboration des tarifs nouveaux, d'éviter ces augmentations, pour la plupart des marchandises :

1° par un abaissement convenable des taxes applicables aux différentes séries;

2° par des déclassements sans condition de tonnage dans les tarifs spéciaux ;

3° exceptionnellement, par des prix fermes.

Elles ne maintiennent les relèvements de prix que pour les marchandises qui ont une grande valeur, pour celles qui ne donnent qu'un trafic minime ou pour celles qui voyagent surtout en grande masse et au profit desquelles il a été institué des tarifs spéciaux suffisamment réduits, par wagon complet ou avec minimum de tonnage.

Des trois correctifs que nous venons d'indiquer, comme étant mis en pratique pour empêcher les relèvements de série de réagir sur le montant des taxes, le premier est de beaucoup le meilleur pour le public. Mais on comprend que les Compagnies n'en usent qu'avec réserve : car les abaissements de taxes s'appliquent inévitablement à toutes les marchandises de la même série et peuvent compromettre les recettes de l'exploitation.

Le second, moins dangereux à ce point de vue, a, en revanche, l'inconvénient de subordonner l'application du prix abaissé à certaines conditions qui sont de l'essence même des tarifs spéciaux et que nous aurons, plus tard, à passer en revue.

3. **Assimilation des marchandises non dénommées dans la sérification. Contentieux du classement.** — Ainsi que nous l'avons précédemment rappelé, les assimilations de classe et de série, pour les marchandises non dénommées, peuvent être provisoirement réglées par la Compagnie, sauf décision du Ministre auquel des propositions doivent être immédiatement présentées à cet égard.

A défaut d'assimilation faite sous la sanction du Ministre des travaux publics, il appartient aux tribunaux de juger les différends entre les Compagnies et les expéditeurs; leurs décisions tombent sous le contrôle de la Cour de cassation, sinon au point de vue des faits, du moins au point de vue des conséquences qui en sont déduites.

Nous citerons, à titre d'exemples, outre les arrêts énumérés page 94, les arrêts suivants de la Cour suprême :

— 16 août 1864 (Cie du Midi contre Inchaurraga): les meubles ne peuvent être considérés comme rentrant dans la dénomination générale « d'objets « manufacturés », inscrite à l'article 42 du cahier des charges, et échapper

ainsi à la surtaxe des marchandises pesant moins de 200 kilog. par mètre cube.

— 16 août 1864 (Pourrailly contre Cie du Midi) : décision semblable.

— 19 juin 1866 (Genest et Taffu contre Cie d'Orléans) : un tarif applicable aux choux ne comprend pas les choux-fleurs, qui font partie des légumes frais non dénommés.

— 12 février 1867 (Cie de P.-L.-M. contre Cacheux et Cie de l'Est) : les résidus de sulfate de plomb doivent être considérés comme des scories de plomb et tarifés par assimilation aux résidus de métaux.

— 11 avril 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Michaud) : les cuirs qui ont subi quelques opérations de corroyage, après avoir été tannés, ne doivent cependant payer que comme cuirs tannés, s'ils ne sont pas encore à l'état de cuirs corroyés.

— 18 juillet 1870 (Genestout contre Cie de P.-L.-M.) : les déchets de tiges de chanvre sauvage de l'Inde appartiennent, par leur nature et leur destination, à la catégorie des plantes à papier.

— 3 décembre 1873 (Cie de P.-L.-M. contre Bouchet, d'Hurlaborde et Cie) : le nom de « rouenneries » ne saurait être entendu comme s'appliquant à tous les tissus qui se fabriquent à Rouen ; il s'agit d'une étoffe spéciale, confectionnée avec des écheveaux de coton teints à l'avance et que le tisserand mélange sur son métier, d'après le dessin qui lui a été donné.

— 3 décembre 1873 (Cie de P.-L.-M. contre Stora) : arrêt identique.

— 5 janvier 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Blanc et Cie du Midi) : les enveloppes à lettres, n'étant pas désignées dans un tarif commun, sont rangées par la Cour de cassation dans les papiers non dénommés.

— 28 janvier 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Proharan) : arrêt semblable à ceux du 3 décembre 1873.

— 17 février 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Baretta et Coghe) : arrêt semblable.

— 12 mars 1875 (Couturier et autres contre Cie de P.-L.-M.) : le fil de coton à tricoter, en pelote, peut être assimilé au fil de coton pour tissage.

— 12 mars 1875 (Marthe et Chirat contre Cie de P.-L.-M.) : par la dénomination de cuivre ouvré, il faut entendre seulement le cuivre qui a reçu une préparation suffisante pour être employé aux diverses nécessités de l'industrie, tandis que les objets manufacturés sont ceux qui ont été définitivement employés à un produit industriel spécial et ont reçu les dernières préparations pour être livrés à la vente ; des candélabres en cuivre façonné, verni ou doré, sont des objets manufacturés.

— 24 janvier 1876 (Bon et Lustrement contre Cie de P.-L.-M.) : les pièces constitutives d'une grue sont soumises au tarif des « pièces non dénom- « mées de machines ou mécaniques démontées ».

— 12 février 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Chailan) : des chéneaux en tôle de fer sont des ouvrages en tôle et non des ouvrages en fer.

— 3 août 1877 (Riboulet) : confirmation d'un jugement du tribunal correctionnel de Marseille et d'un arrêt de la cour d'Aix, qui, se fondant sur la nature et la qualification de la marchandise d'après les usages du commerce, avaient considéré des matières déclarées « chrysalides de vers à « soie pour engrais » comme constituant des engrais et non des déchets de soie.

— 8 août 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Bouvard) : les « toiles non enve- « loppées » sont celles qui sont remises à découvert; elles ne comprennent pas les toiles enveloppées de papier.

— 24 décembre 1877 (Delangère frères contre Cie d'Orléans) : la taxe des voitures est applicable à une caisse de voiture complète, peinte et garnie, quoique dépourvue de l'avant-train, des ressorts de devant, des essieux et des roues; on ne peut appliquer, ni la taxe des caisses de voitures « qui ne sont ni peintes ni garnies », ni celles des marchandises de carrosserie.

— 2 janvier 1878 (Cie du Midi contre Albouy) : la simple énonciation, dans la lettre de voiture, d'une destination particulière attribuée à la marchandise, ne suffit pas pour déterminer le tarif dont cette marchandise doit être frappée. Ainsi des chiffons déclarés « chiffons pour engrais » ne font pas nécessairement partie des engrais non dénommés. Il faut, pour cela, que les chiffons aient perdu leur nature propre et leurs qualités caractéristiques et qu'ils ne puissent plus être employés suivant leur usage habituel, mais seulement pour la destination d'engrais.

— 14 mai 1878 (Cie d'Orléans contre Mage-Boité) : des pièces de toile expédiées comme « pièces de toiles écrues » non emballées, sans responsabilité, sont soumises au tarif général des toiles écrues de chanvre, de lin et de coton, attendu que les toiles non emballées jouissant de prix réduits sont expressément désignées.

— 27 mai 1878 (Cie d'Orléans contre Tourron) : arrêt semblable à celui du 8 août 1877.

— 25 mars 1879 (Cie de P.-L.-M. contre Chailan frères) : des tuyaux et de la chaudronnerie en tôle classés à part dans le tarif général ne rentrent pas dans la catégorie des tôles bénéficiant d'un tarif spécial.

— 25 mars 1879 (Cie de P.-L.-M. contre Chailan frères) : des tôles ouvrées pour un emploi industriel rentrent dans la catégorie des tôles bénéficiant d'un tarif spécial.

— 12 juillet 1880 (Cie d'Orléans contre Guérin) : assimilation d'un rouleau compresseur aux articles de fer ouvré et fonte non brute.

— 25 janvier 1881 (Cie du Midi contre Comet et Cie d'Orléans) : pour mémoire (question de procédure).

— 26 janvier 1881 (Cie du Midi contre Albouy) : arrêt reconnaissant aux tribunaux le droit de déclarer souverainement que des chiffons de laine pour engrais ne pouvaient recevoir une autre destination et n'étaient dès lors passibles que de la taxe des engrais non dénommés.

— 22 août 1881 (Cie d'Orléans contre Wenden) : la poterie de grès diffère, par sa nature, sa fabrication et son emploi, de la poterie de terre non vernie.

— 24 janvier 1882 (Cie d'Orléans contre Jacquemot) : un tarif ne faisant aucune distinction entre les voitures non démontées et celles dont les organes sont assemblés, non plus qu'entre les voitures peintes et garnies et celles qui ne le sont pas, doit être appliqué bien que la caisse soit séparée des roues, brancards, essieux, ailes et galeries, et que le tout ne soit ni peint, ni garni des accessoires de sellerie ordinaires et indispensables.

— 10 juillet 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Dhurlaborde) : l'encre en fût ne peut s'entendre que de celle qui se trouve en contact direct avec la futaille où elle est renfermée, mais non de bouteilles d'encre contenues dans un baril, qui constitue alors une véritable caisse d'emballage ; les voitures d'enfants doivent être taxées comme objets de carrosserie ou objets manufacturés et non comme jouets.

— 29 août 1883 (Averseng contre Cie de P.-L.-M.) : un produit industriel peut être qualifié comme marchandise ouvrée, non pas seulement quand il a reçu sa dernière et définitive application, mais encore lorsqu'il est le résultat d'une préparation suffisante pour être employé aux divers usages et besoins du commerce et de l'industrie. Sur le réseau algérien, le crin végétal en corde, fabriqué au moyen de la réduction de la feuille de palmier nain en filasse brute, doit être considéré comme du crin végétal ouvré, bien qu'il doive subir en France une manipulation complémentaire pour être employé dans les meubles et objets de literie : il est, en effet, établi que l'industrie algérienne ne procède point à cette troisième opération et que les Compagnies algériennes ont exclusivement visé, dans leurs tarifs spéciaux, le produit tel qu'il sort des fabriques du pays.

— 2 février 1885 (Cie du Midi contre Fraisse) : de ce qu'un expéditeur a effectivement destiné des tourteaux à la fumure des terres, il ne s'ensuit pas que ces tourteaux doivent bénéficier du tarif des engrais non dénommés ; le déclassement n'est de droit que si la marchandise a perdu sa nature et ses qualités caractéristiques et ne peut plus être employée sui-

vant son usage habituel, mais seulement pour la destination d'engrais.
— 25 mai 1886 (Cie d'Orléans contre Société bordelaise des vidanges et engrais) : les voitures de vidange doivent être taxées comme les voitures ordinaires et non comme les voitures à déménagement.
— 20 décembre 1886 (Cie de l'Ouest contre Ferrary) : l'expéditeur qui bénéficie d'un tarif spécial, pour transport de mobilier en vrac par wagon complet, peut comprendre des voitures dans son chargement.
— 27 décembre 1886 (Cie d'Orléans contre Migneco et Curel) : les wagons démontés sont assimilables aux caisses de wagons démontées.

A ces arrêts il convient d'ajouter ceux que nous avons relatés, page 294, à propos du transport des finances, valeurs et objets d'art, en grande vitesse.

Parmi les décisions précédentes, il en est beaucoup qui s'appliquent, non point aux tarifs généraux, mais bien à des tarifs spéciaux; nous avons cru néanmoins devoir nous y référer ici, parce qu'elles dérivent du même principe, à savoir la compétence de l'autorité judiciaire pour statuer sur les litiges entre les Compagnies et les expéditeurs, à défaut d'assimilation dûment approuvée par l'Administration.

Plusieurs de ces décisions n'auraient plus de raison d'être, en l'état actuel de la sérification ou de la dénomination des marchandises dans les tarifs spéciaux. Elles fournissent cependant des indications utiles à consulter.

Nous signalons tout particulièrement celles qui refusent d'admettre la destination effective des marchandises comme un élément déterminant de la taxation. La Cour de cassation ne pouvait se prononcer dans un sens opposé, sans contraindre les Compagnies à surveiller l'emploi effectif de la marchandise, sans les forcer à des inquisitions qui sortent de leur rôle et auxquelles aucune disposition de loi ou de règlement ne les autorise à se livrer, une fois que les objets transportés sur leur réseau ont été livrés au destinataire (1).

(1) La sérification de 1879 porte expressément : « Ne sont considérées comme engrais « que les matières ne pouvant recevoir un autre emploi. Toute expédition déclarée *engrais*, « dont une partie quelconque pourrait être, par triage ou toute autre opération, détournée « de cet usage, sera taxée sur le poids total, d'après la série la plus élevée dans laquelle « se trouvera une des marchandises composant l'expédition. »

§ 2. — TARIFS GÉNÉRAUX

APPLICABLES AUX MARCHANDISES EN GÉNÉRAL

1. Situation antérieure à la réforme en cours. — Nous avons précédemment rappelé les plaintes auxquelles avait donné lieu la variété de sérification.

Les réclamations provoquées par la variété des tarifs étaient encore plus vives et plus nombreuses. Parmi les principaux documents à consulter à cet égard, nous citerons particulièrement les rapports de M. Dietz-Monnin à l'Assemblée nationale (1874-1875), de M. George au Sénat (1878) et de M. Waddington à la Chambre des députés (1880).

Sans remonter au delà de 1880, voici quelle était la situation à cette époque, pour les réseaux concédés aux six grandes Compagnies.

Le Nord, l'Est et l'Ouest avaient seuls des barêmes applicables à toutes les relations, quels que fussent les points de départ et d'arrivée des marchandises. Voici quelles étaient les bases de ces barêmes :

a. *Nord.* — 1re série. — Base constante de 16 centimes.
2e série. — Base de 14 centimes jusqu'à 200 km.;
Pour chaque kilomètre en sus, 11 centimes.
3e série. — Base de 12 centimes jusqu'à 200 km.;
Pour chaque kilomètre en sus, 9 centimes.
4e série. — Base de 10 centimes jusqu'à 200 km.;
Pour chaque kilomètre en sus, 7 centimes.
5e série. — Base de 10 centimes jusqu'à 200 km.;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 90 km., 9 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 160 km., 7 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 240 km., 6 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, 5 centimes.
6e série. — Base de 10 centimes jusqu'à 10 km.;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 70 km., 7 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 160 km., 5 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, jusqu'à 240 km, 4 centimes;
Pour chaque kilomètre en sus, 3 centimes.
Série spéciale. — Bases du cahier des charges pour la 4e classe.

b. *Est.* — 1re série. — Base constante de 16 centimes.
2e série. — Base constante de 14 centimes.
3e série. — Base constante de 10 centimes.
4e série. — Base de 8 centimes jusqu'à 200 km.;
Base de 7 centimes sur toute la distance, pour les parcours de 201 à 300 km., avec minimum de 16 francs;
Base de 6 centimes sur toute la distance, pour les parcours de plus de 300 km., avec minimum de 21 francs.
5e série. — Bases du cahier des charges pour la 4e classe.

c. *Ouest.* — 1re série. — Base constante de 16 centimes.
2e série. — Base constante de 14 centimes.
3e série. — Base constante de 12 centimes.
4e série. — Base constante de 10 centimes.
5e série. — Base constante de 8 centimes
6e série. — Bases du cahier des charges pour la 4e classe.

Si l'on fait abstraction de la dernière série, conforme à la 4e classe du cahier des charges, on voit que les tarifs afférents aux autres séries étaient :

1° proportionnels à la distance, pour toutes les séries de l'Ouest, pour la première série du Nord, pour les trois premières séries de l'Est ;

2° différentiels, du système belge, pour les 2e, 3e, 4e et 5e séries du Nord ;

3° différentiels à base décroissante et variable, avec minima, pour la 4e série de l'Est.

La Compagnie de l'Est était d'ailleurs la seule qui indiquât les bases de calcul de ses taxes, au recueil Chaix (1).

Sur les réseaux d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, la situation était bien plus complexe.

La loi d'après laquelle les tarifs généraux étaient établis ne pouvait généralement se dégager, malgré les recherches et les investigations les plus patientes ; ces tarifs apparaissaient, en réalité, comme une multitude de prix fermes juxtaposés les uns aux autres.

Sur l'Orléans, les taxes étaient établies d'après le tarif légal pour les lignes secondaires. Pour les lignes importantes, les bases initiales des trois premières séries étaient de 16, 14 et 10 centimes ; elles se maintenaient sur des distances variables ; au delà, la base était différente suivant les lignes et les trajets et même parfois suivant le sens du mouvement ; ses réductions successives n'obéissaient à aucune règle précise ; quelquefois même, elle subissait des relèvements sur certains parcours. Seul, le tarif de la 4e série, conforme à celui de la 4e classe du cahier des charges, s'appliquait à tout le réseau. En laissant de côté cette dernière série, les diagrammes représentatifs des taxes totales avaient une allure fort irrégulière et présentaient souvent de longs paliers.

Sur le Lyon, les lignes ou sections de lignes étaient réparties en 16 groupes, pour les 6 premières séries. Chacun de ces groupes était tarifé suivant un type particulier ; les formules étaient, soit proportionnelles à la distance, soit différentielles, avec des échelons à maximum ou minimum de taxe : c'est ainsi, par exemple, que, dans l'étendue du 15e groupe, les taxes de la 3e série étaient calculées sur la base de 10 centimes jusqu'à 125 kilomètres, avec maximum de 10 francs, et sur la base de 9 centimes pour chaque kilomètre au delà de 125. Sur quelques lignes, les taxes étaient, en outre, limitées par des maxima qui déterminaient des paliers indéfinis à partir d'une distance déterminée. Les sections de Paris-Châlon, Châlon-Lyon, Lyon-Marseille et Marseille-Toulon jouissaient de prix relativement plus

(1) La Compagnie de l'Ouest indique maintenant ces bases.

faibles. Quant à la série spéciale, elle était tarifée, soit aux prix de la 4e classe du cahier des charges, soit suivant deux formules différentes.

Pour le Midi, la diversité, sans être tout à fait aussi accusée, n'en était pas moins extrêmement frappante. La ligne de Bordeaux à Cette, longée par une ligne continue de navigation fluviale (Garonne, canal latéral à la Garonne et canal du Midi), avait un traitement privilégié; les lignes figuratives des tarifs y étaient très irrégulières, notamment pour les 2e, 3e et 4e séries; la série spéciale se rapprochait du type de la 4e classe du cahier des charges. Si l'on envisageait d'autres lignes, par exemple celle de Toulouse à Bayonne, on y trouvait plus de régularité : la 1re et la 2e séries avaient des bases uniformes de 16 centimes et de 14 centimes ; la 3e avait la même base que la seconde, puis présentait un long palier à partir de 216 kilomètres ; la 4e avait une base de 10 centimes jusqu'à 242 kilomètres, puis comportait des échelons raccordés par des rampes; la série spéciale était tarifée conformément au type de la 4e classe du cahier des charges.

Cet état de choses était d'autant plus grave que les Compagnies devaient limiter leur publication du recueil Chaix aux relations avec les gares principales, sous peine de donner à ce recueil un développement excessif. Les expéditeurs ne pouvaient donc se renseigner, dans la plupart des cas, qu'en recourant aux tableaux déposés dans les gares, et ces tableaux eux-mêmes n'embrassaient généralement qu'une partie des parcours.

Enfin, aux anomalies que nous venons d'exposer sommairement venait encore s'ajouter celle de la substitution d'un grand nombre de distances d'application aux distances légales, c'est-à-dire aux distances réelles constatées par les chaînages officiels. Généralement les distances d'application étaient inférieures aux distances légales ; l'écart variait dans des limites très étendues. Les Compagnies du Nord, de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée étaient les seules qui en fournissent l'indication. Cette indication faisait défaut pour les Compagnies de l'Ouest (1), d'Orléans et du Midi : cependant, la première de ces Compagnies, tout au moins, ne basait pas exclusivement ses taxes sur les distances légales; pour les deux autres, la lacune était noyée dans l'ensemble des irrégularités de leur tarification. M. le sénateur George constatait, en outre, dans son rapport, que les modifications conventionnelles de distance étaient souvent limitées, soit à des provenances ou des destinations déterminées, soit à une partie seulement des marchandises.

(1) Aujourd'hui le recueil Chaix donne tout à la fois les distances d'application et les distances légales pour le réseau de l'Ouest.

Nous n'avons point parlé jusqu'ici du réseau d'État. Ce réseau, né en 1878 sur les ruines des Compagnies secondaires du Sud-Ouest, était formé d'éléments hétérogènes; des tarifs très divers étaient en vigueur sur les lignes qui le composaient. L'une des premières préoccupations des administrateurs appelés à l'organiser et à le gérer dut être de refondre ces tarifs et d'instituer de toutes pièces une tarification nouvelle. Ils prirent le parti de faire table rase, de rompre franchement avec le passé et de suivre la voie que leur traçait l'opinion publique, en adoptant des formules mathématiques applicables à toutes les relations et en calculant exclusivement les taxes d'après les distances légales.

Le système auquel s'arrêta l'Administration des chemins de fer de l'État, avec l'approbation du Ministre des travaux publics, fut celui des tarifs différentiels à base décroisssante avec la distance, sans paliers de maximum ou de minimum, c'est-à-dire celui des tarifs belges ou du moins un système analogue. Les tarifs furent réglés de telle sorte que la taxe afférente à la traversée d'une section fût constante, quels que fussent les parcours au delà de cette section, ce qui est la caractéristique du système belge : toutefois, au lieu de se donner à priori les bases du barême, on prit, comme point de départ, les prix correspondant à un certain nombre de distances et on procéda par interpolation; ce mode de calcul enleva aux variations de la base la régularité qu'elles présentent dans les tarifs belges proprement dits.

La sérification admise fut celle que le Ministre des travaux publics avait sanctionnée à titre provisoire pour les grandes Compagnies.

De plus, la réforme fut combinée avec un abaissement notable des taxes. L'Administration était convaincue que cette réduction donnerait une vive impulsion au trafic et serait largement compensée par l'accroissement de la circulation. Elle tenait aussi à stimuler les Compagnies par son exemple; elle voulait les inciter à consentir des diminutions de tarifs, depuis longtemps réclamées par le public; elle considérait comme un devoir de tenter une expérience, qui rentrait plus spécialement dans le rôle et le but de l'institution du réseau d'État.

Les bases initiales des six séries furent fixées à 16, 14, 12, 10, 9 et 8 centimes. La décroissance commençait à 50 kilomètres pour les quatre premières séries et à 25 kilomètres pour les deux dernières.

Au delà de 300 kilomètres, la taxe pour chaque kilomètre en sus était respectivement de 13, 11, 10, 8, 5 et 4 centimes, chiffres égaux à la valeur de la base moyenne pour les transports à 300 kilomètres.

Les prix totaux étaient les suivants, pour un certain nombre de distances comprises entre 25 et 800 kilomètres.

DISTANCES	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	3,00	2,50	2,25	2,00
50	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,50
75	11,65	10,15	8,85	7,35	5,25	4,50
100	15,00	13,00	11,50	9,50	6,00	5,00
150	21,75	18,75	16,50	13,50	8,65	7,15
200	28,00	24,00	21,00	17,00	11,00	9,00
250	33,75	28,75	25,65	20,65	13,15	10,65
300	39,00	33,00	30,00	24,00	15,00	12,00
350	45,50	38,50	35,00	28,00	17,50	14,00
400	52,00	44,00	40,00	32,00	20,00	16,00
450	58,50	49,50	45,00	36,00	22,50	18,00
500	65,00	55,00	50,00	40,00	25,00	20,00
550	71,50	60,50	55,00	44,00	27,50	22,00
600	78,00	66,00	60,00	48,00	30,00	24,00
650	84,50	71,50	65,00	52,00	32,50	26,00
700	91,00	77,00	70,00	56,00	35,00	28,00
750	97,50	82,50	75,00	60,00	37,50	30,00
800	104,00	88,00	80,00	64,00	40,00	32,00

Ce simple exposé montre quelle était la variété de tarification sur les différents réseaux; il suffit à faire comprendre combien cette variété, jointe à celle de la sérification, devait compliquer la recherche et le calcul des taxes, présenter au moins des apparences de désordre et de confusion, et provoquer les plaintes du public.

Les Compagnies se défendaient, en soutenant que la diversité des prix était dans la nature même de toute entreprise industrielle et commerciale; en invoquant les différences de situation des lignes, au point de vue de leur trafic, de leur tracé, de leur profil; en faisant valoir des arguments tirés de la concurrence des autres voies de communication.

Nous n'entrerons point ici dans l'étude détaillée de la thèse soutenue par les Compagnies. Cette étude trouvera mieux sa place dans la partie consacrée aux tarifs spéciaux auxquels elle s'applique plus particulièrement.

Au surplus, les Compagnies elles-mêmes, cédant à l'opinion publique et aux instances de l'Administration, ont renoncé à leurs principes, en ce qu'ils avaient de trop absolu : car, dès 1880, elles ont présenté à l'Administration un projet de tarif général commun.

2. Projet de tarif général commun soumis au Ministre en 1880. — Dans ce projet, émanant des six grandes Compagnies et des syndicats

de Ceinture et de Grande-Ceinture de Paris, la sérification adoptée en principe par décision ministérielle du 17 avril 1879 était maintenue.

Conformément aux recommandations qui leur avaient été adressées à la suite de l'enquête sénatoriale de 1877 et du rapport de M. George, le tarif était précédé de l'indication explicite des bases et des formules suivant lesquelles les taxes étaient calculées.

Le système adopté était celui des tarifs belges; la base kilométrique, constante sur une étendue limitée, décroissait successivement avec la distance.

Les distances réelles ou légales devaient seules servir au calcul des taxes, à l'exclusion de toute distance d'application facultative.

Les bases initiales des six séries étaient de 16, 14, 12, 10, 8 et 6 centimes. Elles s'appliquaient jusqu'à 350 kilomètres, pour les deux premières séries; jusqu'à 300 kilomètres, pour la 3e, la 4e et la 5e séries; et jusqu'à 40 kilomètres, pour la 6e.

Au delà de ces limites, la taxe, pour chaque kilomètre en sus, s'abaissait progressivement de 1 centime par zone de 100 kilomètres, en ce qui concernait les cinq premières séries, jusqu'aux minima de 7, 6, 5, 4 et 3 centimes. Pour la 6e série, cette taxe descendait à 4 centimes entre 41 et 200 kilomètres, et à 3 centimes au delà de 200 kilomètres.

Le tableau suivant montre quelles étaient dès lors les taxes totales applicables à un certain nombre de distances.

DISTANCES	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	2,00
40	6,40	5,60	4,80	4,00	3,20	3,20
50	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,60
100	16,00	14,00	12,00	10,00	8,00	5,60
150	24,00	21,00	18,00	15,00	12,00	7,60
200	32,00	28,00	24,00	20,00	16,00	9,60
250	40,00	35,00	30,00	25,00	20,00	11,10
300	48,00	42,00	36,00	30,00	24,00	12,60
350	56,00	49,00	41,50	34,50	27,50	14,10
400	63,50	55,50	47,00	39,00	31,00	15,60
450	71,00	62,00	52,00	43,00	34,00	17,10
500	78,00	68,00	57,00	47,00	37,00	18,60
550	85,00	74,00	61,50	50,50	39,50	20,10
600	91,50	79,50	66,00	54,00	42,00	21,60
650	98,00	85,00	70,00	57,00	44,00	23,10
700	104,00	90,00	74,00	60,00	46,00	24,60
750	110,00	95,00	77,50	62,50	47,50	26,10
800	115,50	99,50	81,00	65,00	49,00	27,60
850	121,00	104,00	84,00	67,00	50,50	29,10
900	126,00	108,00	87,00	69,00	52,00	30,60
950	131,00	112,00	89,50	71,00	53,50	32,10
1.000	135,50	115,50	92,00	73,00	55,00	33,60

La taxe à percevoir s'établissait par l'itinéraire le plus direct reliant, par les rails des Compagnies contractantes, la gare expéditrice à la gare destinataire.

Les prix comprenaient les frais de transport proprement dit et les droits de transmission dans les gares de jonction des réseaux.

Restaient en vigueur les arrêtés ministériels intervenus antérieurement pour les frais accessoires d'enregistrement, de gare, de chargement, de déchargement, de pesage, de magasinage, de stationnement, ainsi que pour les délais d'expédition, de transport, de transmission et de remise.

Le nouveau tarif ne devait d'ailleurs s'appliquer qu'aux relations de réseau à réseau, chaque Compagnie conservant une tarification particulière pour les transports ne sortant pas des limites de sa concession.

Les propositions des Compagnies firent l'objet d'une enquête près des Chambres de commerce et d'une instruction de la part des fonctionnaires du contrôle. La conclusion de cette enquête et de cette instruction fut que

l'homologation devait être subordonnée à des modifications nombreuses, destinées à restreindre les relèvements.

De son côté, l'Administration centrale se livra à une étude laborieuse et approfondie.

Elle posa tout d'abord en principe que la réforme serait incomplète, si le tarif général commun n'était pas applicable aux relations intérieures comme aux relations communes. Le but à poursuivre était, en effet, suivant elle, de supprimer les limites conventionnelles des réseaux et de faire en sorte que désormais la taxe résultât exclusivement de la nature de la marchandise et de la distance de transport.

Se plaçant à ce point de vue, elle recueillit des renseignements aussi précis que possible : 1° sur la désignation, le tonnage et la valeur des marchandises expédiées avec application du tarif général; 2° sur l'existence des principaux courants de circulation pour ces marchandises.

Une fois ces renseignements recueillis, elle entreprit la comparaison détaillée des tarifs généraux en vigueur avec le nouveau tarif général, considéré soit comme tarif commun, soit comme tarif intérieur. A peine avons-nous besoin d'insister sur les difficultés de ce travail de comparaison, eu égard à la diversité des prix, notamment pour l'Orléans, le Lyon et le Midi.

Les résultats de la comparaison furent traduits graphiquement.

L'examen des diagrammes ainsi dressés révéla :

— en ce qui concernait les relations de réseau à réseau, des relèvements notables pour la plupart des marchandises des séries supérieures, c'est-à-dire pour celles auxquelles s'appliquent surtout les tarifs généraux;

— en ce qui concernait les relations intérieures, de beaucoup plus importantes, des relèvements bien plus frappants encore pour la plupart des marchandises, surtout à la distance moyenne des transports et aux distances inférieures.

Or, l'unification des tarifs ne pouvait être achetée au prix d'une augmentation des taxes, dont le public poursuivait au contraire l'abaissement. En tout état de cause, le tarif proposé pour la 6e série était inadmissible pour les relations intérieures, attendu qu'il dépassait le maximum légal, vers les distances de 100 et de 300 kilomètres.

Par des procédés numériques et graphiques, l'Administration centrale et le Comité consultatif établirent qu'il serait possible de donner aux Compagnies la formule suivante, à titre d'indication et de guide pour la revision de leur projet :

	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
Base initiale.....	15	13	11	10	8	7
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 200 —	14	12	10	9	7	3 au delà de 300 km.
201 — 300 —						
301 — 500 —	13	11	9	8	6	
501 — 700 —	12	10	8	7	5	
701 — 900 —	11	9	7	6	4	
901 — 1.100 —	10	8	6	5	3 au delà de 900 km.	
1.101 — 1.300 —	9	7	5 au delà de 1.100 km.	4 au delà de 1.100 km.		
1.301 — 1.500 —	8	6 au delà de 1.300 km.				
Au delà de 1.500 —	7					

Les taxes totales eussent été ainsi les suivantes :-

DISTANCES	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	3,75	3,25	2,75	2,50	2,00	1,75
50	7,50	6,50	5,50	5,00	4,00	2,75
75	11,25	9,75	8,25	7,50	6,00	3,75
100	15,00	13,00	11,00	10,00	8,00	4,75
150	22,00	19,00	16,00	14,50	11,50	6,75
200	29,00	25,00	21,00	19,00	15,00	8,75
250	36,00	31,00	26,00	23,50	18,50	10,25
300	43,00	37,00	31,00	28,00	22,00	11,75
350	49,50	42,50	35,50	32,00	25,00	13,25
400	56,00	48,00	40,00	36,00	28,00	14,75
450	62,50	53,50	44,50	40,00	31,00	16,25
500	69,00	59,00	49,00	44,00	34,00	17,75
600	81,00	69,00	57,00	51,00	39,00	20,75
700	93,00	70,00	65,00	58,00	44,00	23,75
800	104,00	88,00	72,00	64,00	48,00	26,75
900	115,00	97,00	79,00	70,00	52,00	29,75
1.000	125,00	105,00	85,00	75,00	55,00	32,75
1.200	154,00	120,00	96,00	84,00	61,00	38,75
1.500	169,00	139,00	111,00	96,00	70,00	47,75
2.000	204,00	169,00	136,00	116,00	85,00	62,75

Une exception devait toutefois être admise pour la ligne de Bordeaux à Cette, sur laquelle les tarifs en vigueur étaient trop bas pour pouvoir être remplacés par le nouveau tarif sans des relèvements inadmissibles et

qui paraissait, en conséquence, devoir rester sous un régime particulier.

En résumé, le Comité consultatif des chemins de fer conclut à négocier avec les Compagnies sur les bases suivantes :

— Engagement d'appliquer le tarif général, non seulement comme tarif commun, mais encore comme tarif intérieur (1);

— Revision des barèmes dans le sens qui vient d'être indiqué;

— Maintien du caractère provisoire de la nouvelle classification des marchandises, de manière à pouvoir opérer ultérieurement les quelques abaissements de séries dont l'expérience viendrait à révéler l'utilité;

— Participation des chemins de fer de l'État et de la Compagnie des Dombes au nouveau tarif commun.

Ces négociations furent engagées. Dans son projet de convention de 1882 avec la Compagnie d'Orléans, M. Varroy, alors Ministre des travaux publics, avait obtenu l'acceptation de la Compagnie d'Orléans; son intention et son ferme espoir étaient de traiter sur les mêmes bases avec les autres Compagnies. Ses propositions disparurent avec le cabinet dont il faisait partie.

Depuis, tout en maintenant le principe de la simplification des tarifs généraux intérieurs, notamment sur les réseaux d'Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, l'Administration a abandonné, au moins provisoirement, l'uniformisation de ces tarifs et leur application à tous les transports, sans distinction de réseau.

Nous le regrettons et nous savons que ce regret est partagé par certains représentants particulièrement autorisés des grandes Compagnies. Sans doute, les divers réseaux sont placés dans des conditions très différentes, au point de vue de la dépense de premier établissement, des frais d'exploitation, de la fréquentation, de la concurrence, etc...; sans doute, d'excellentes raisons peuvent être invoquées à l'appui d'une différence de régime. Cependant nous persistons à penser que cette différence devait surtout, sinon exclusivement, se manifester dans les tarifs spéciaux. Tout en nécessitant certains relèvements, l'unification des tarifs généraux et la suppression des limites de réseaux pour leur application pouvaient se combiner avec un abaissement de la moyenne des taxes; les augmentations auxquelles il aurait fallu se résoudre eussent été largement compensées par les avantages de l'unité et de la simplicité.

Quoi qu'il en soit, voici quels sont les engagements contractés par les Compagnies dans leurs lettres à l'appui des conventions.

(1) Ce désidératum avait été déjà indiqué aux Compagnies par une circulaire ministérielle du 12 mars 1880.

3. **Engagements contractés en 1883 par les Compagnies.** — En même temps qu'ils signaient les conventions de 1883, les représentants des grandes Compagnies ont pris l'engagement de substituer à leurs tarifs généraux les suivants :

	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
1° Nord						
Base initiale.....	16	14	12	10	8	8
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 200 —	15	13	11	9	7	3.5
201 — 300 —		12	10	8	6	
2° Est						
Base initiale.....	16	14	12	10	8	8
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 300 —	15	13	11	9	7	4.5
301 — 500 —	14	12	10	8	6	3
Au delà de 500 —	13	11	9	7	5	au delà de 300 km.
3° Ouest (a)						
Base initiale.....	16	14	12	10	8	8
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 300 —	15	13	11	9	7	3.5
301 — 500 —	14	12	10	8	6	3
501 — 600 —	13	11	9	7	5	au delà de 300 km.
601 — 700 —	12	10	8	6	4	
701 — 800 —	11	9	7	5	3	
801 — 900 —	10	8	6	4	au delà de 700 km.	
901 — 1.000 —	9	7	5	au delà de 800 km.		
1.001 — 1.100 —	8	6	au delà de 900 km.			
Au delà de 1.100 —	7	au delà de 1.000 km.				
4° Orléans						
Même tarif que pour l'Ouest.						
5° Paris-Lyon-Méditérranée						
Bases décroissant suivant les parcours						
de	16	14	12	10	8	8
à	13	11	9	7	5	3

(a) L'étendue du réseau de l'Ouest n'était pas suffisante pour permettre aux barèmes de s'appliquer jusqu'aux limites inférieures de taxes, pour les premières séries.

	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
			6e MIDI (b)			
Bases initiales.....	16	14	14	12	10	8
De 51 km. à 60 km.	»	»	»	»	»	4
61 — 70 —	»	»	»	»	»	3
71 — 100 —	»	»	»	»	»	1
101 — 200 —	»	»	»	»	»	5
201 — 240 —	»	»	»	»	»	3
241 — 260 —	»	»	»	»	»	2
261 — 300 —	»	»	»	»	»	1
301 — 350 —	»	»	13	11	8	4
351 — 400 —	15	13				
401 — 450 —			11	9	7	3
451 — 500 —	14	12				au delà de 400 km.
501 — 550 —			9	7	6	
551 — 600 —	13	11				
601 — 650 —			7	6	5	
651 — 700 —	12	10	6	5	4	
701 — 750 —						
Au delà de 750 —	11	9	au delà de 700 km.	au delà de 700 km.	au delà de 700 km.	

4. **Réformes réalisées au 31 mai 1887.** — Les six Compagnies ont présenté à l'Administration de nouveaux tarifs généraux.

Des décisions homologatives sont intervenues pour les Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée; l'instruction se poursuit, pour les deux autres Compagnies, avec l'activité que comporte ce travail compliqué et minutieux.

Voici quelles sont les formules définitivement adoptées :

(b) Le tarif général du Midi devait comporter, comme annexe, un tarif spécial à bases plus réduites pour la ligne de Bordeaux à Cette. Ces bases étaient indiquées dans une correspondance échangée entre le Ministre et la Compagnie antérieurement à 1883.

	1re SÉRIE	2e SÉRIE	3e SÉRIE	4e SÉRIE	5e SÉRIE	6e SÉRIE
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
1° Nord						
Barême conforme aux engagements de 1883.						
2° Est						
Base initiale.....	16	14	11	10	8	8
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 150 —					»	
151 — 200 —	15	13	10	9	7	3,5
201 — 300 —					4	
Au delà de 300 —	14	12	9	8	au delà de 200 km.	3
3° Orléans						
Barême conforme aux engagements de 1883, si ce n'est que la taxe par kilomètre en sus, pour la 6e série, descend à 2c,5 au delà de 600 km.						
4° Paris-Lyon-Méditerranée						
Base initiale.....	16	14	12	10	8	8
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 100 km.	»	»	»	»	»	4
101 — 150 —					»	
151 — 200 —	15	13	11	9	7	3,5
201 — 300 —					4	
301 — 500 —	14	12	10	8	au delà de 200 km.	3
501 — 600 —	13	11	9	7	»	
601 — 700 —	12	10	8	6	»	
701 — 800 —	11	9	7	5	»	2,5
801 — 900 —	10	8	6	4	»	
901 — 1.000 —	9	7	5	au delà de 800 km.	»	2
Au delà de 1.000 —	8	6	au delà de 900 km.	»	»	au delà de 900 km.

Les taxes totales correspondantes sont les suivantes :

DISTANCES	1re SÉRIE				2e SÉRIE				3e SÉRIE				4e SÉRIE				5e SÉRIE				6e SÉRIE			
	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,50	3,50	3,50	3,00	2,75	3,00	3,00	2,50	2,50	2,50	2,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
50	8,00	8,00	8,00	8,00	7,00	7,00	7,00	7,00	6,00	5,50	6,00	6,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00
100	16,00	16,00	16,00	16,00	14,00	14,00	14,00	14,00	12,00	11,00	12,00	12,00	10,00	10,00	10,00	10,00	8,00	8,00	8,00	8,00	5,00	5,00	5,00	5,00
150	23,50	23,50	23,50	23,50	20,50	20,50	20,50	20,50	17,50	16,00	17,50	17,50	14,50	14,50	14,50	14,50	11,50	12,00	11,50	12,00	6,75	6,75	6,75	6,75
200	31,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	27,00	27,00	23,00	21,00	23,00	23,00	19,00	19,00	19,00	19,00	15,00	15,50	15,00	15,50	8,50	8,50	8,50	8,50
300	46,00	46,00	46,00	46,00	39,00	40,00	40,00	40,00	33,00	31,00	34,00	34,00	27,00	28,00	28,00	28,00	21,00	19,50	22,00	19,50	12,00	12,00	12,00	12,00
400	»	60,00	60,00	60,00	»	52,00	52,00	52,00	»	40,00	44,00	44,00	»	36,00	36,00	36,00	»	23,50	28,00	23,50	»	15,00	15,00	15,00
500	»	74,00	74,00	74,00	»	64,00	64,00	64,00	»	49,00	54,00	54,00	»	44,00	44,00	44,00	»	27,50	34,00	27,50	»	18,00	18,00	18,00
600	»	»	87,00	87,00	»	»	75,00	75,00	»	»	63,00	63,00	»	»	51,00	51,00	»	»	39,00	31,50	»	»	21,00	21,00
700	»	»	99,00	99,00	»	»	85,00	85,00	»	»	71,00	71,00	»	»	57,00	57,00	»	»	43,00	35,50	»	»	23,50	23,50
800	»	»	110,00	110,00	»	»	94,00	94,00	»	»	78,00	78,00	»	»	62,00	62,00	»	»	46,00	39,50	»	»	26,00	26,00
900	»	»	120,00	120,00	»	»	102,00	102,00	»	»	84,00	84,00	»	»	66,00	66,00	»	»	49,00	43,50	»	»	28,50	28,50
1.000	»	»	129,00	129,00	»	»	109,00	109,00	»	»	89,00	89,00	»	»	70,00	70,00	»	»	52,00	47,50	»	»	31,00	30,50
1.100	»	»	137,00	137,00	»	»	115,00	115,00	»	»	94,00	94,00	»	»	74,00	74,00	»	»	55,00	51,50	»	»	33,50	32,50

Les deux Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée continuent à avoir, pour un assez grand nombre de parcours, des distances d'application inférieures aux distances réelles. On n'a pu supprimer ces distances, à cause des relèvements qui en seraient résultés. Sur le réseau du Nord, l'écart atteint presque 50 kilomètres. Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, les écarts sont relativement plus faibles, surtout eu égard à l'étendue des parcours auxquels ils s'appliquent (1).

Le réseau d'Orléans n'a plus de distances d'application que sur deux points, à savoir : 1° pour les relations par Nexon entre les sections situées au sud de cette bifurcation ; 2° pour la traversée de la Garonne à Bordeaux. (Sur ce dernier point, la Compagnie d'Orléans et la Compagnie du Midi sont autorisées, en vertu de la convention approuvée par décret du 1er août 1857, à majorer la distance de 1 kilomètre pour chaque somme de 300 000 fr. employée à la construction du pont, sans excéder 5 kilomètres.)

Quant au réseau de l'Est, son tableau actuel des distances ne comporte pas de distances d'application; cependant, il en est prévu, à titre éventuel, dans les « conditions d'application » qui sont inscrites en tête des tarifs généraux.

Nous devons signaler aussi une particularité des tarifs du Paris-Lyon-Méditerranée. Tandis que les barèmes des Compagnies du Nord, de l'Est et d'Orléans donnent les taxes pour toute les distances, de kilomètre en kilomètre, ceux de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée échelonnent les distances par intervalles :

— de 2 kilomètres, entre 112 et 160 kilomètres;
— de 5 kilomètres, entre 160 et 240 kilomètres;
— de 10 kilomètres, entre 240 et 360 kilomètres;
et de 20 kilomètres au delà de 360 kilomètres.

Ce sont des barèmes à paliers. Il est stipulé que, pour tout parcours intermédiaire, la taxe est celle du parcours immédiatement supérieur. Le public a ainsi à subir, pour les transports de plus de 112 kilomètres, une majoration qui peut atteindre la taxe correspondant à 2, 5, 10 ou 20 kilomètres, suivant les cas, et qui s'élève en moyenne à la moitié de cette taxe. Le Comité consultatif des chemins de fer et l'Administration centrale des travaux publics se sont efforcés d'obtenir la suppression de cette surtaxe; mais il en serait résulté une perte de recettes que le directeur de la

(1) Nous rappelons la majoration des taxes sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis, entre Saint-Jean et la frontière, majoration qui, dans les livrets, se présente sous forme d'une augmentation des distances.

Compagnie a estimée à 3 millions : l'amélioration, quelque désirable qu'elle fût, a dû être ajournée, en raison de l'affaissement des produits de l'exploitation sur tous les chemins de fer français et particulièrement sur celui de Lyon. Lors de l'homologation des nouveaux tarifs, la Compagnie s'est engagée à supprimer les paliers : 1° jusqu'à 500 kilomètres, dans le délai de deux ans à partir du remboursement de sa dette au titre de la garantie d'intérêt; 2° au delà de 500 kilomètres, dans un délai de 4 ans, à partir de la même époque. Subsidiairement, elle a promis de réaliser la première de ces modifications, sans attendre le remboursement de sa dette, si le droit d'enregistrement et les frais de manutention étaient relevés dans des limites qu'elle a précisées.

Enfin, il convient de mentionner encore une particularité des tarifs de la Compagnie d'Orléans. Cette Compagnie, voulant éviter les relèvements qu'aurait provoqués pour certaines relations l'application pure et simple du tarif général, a créé un tarif spécial qui est applicable d'office, dont les conditions sont identiques à celles du tarif général, qui constitue par suite une véritable annexe de ce tarif et qui comprend une série de prix fermes pour des parcours importants.

Si l'on compare les nouveaux tarifs du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée au projet de tarif général commun qu'avait élaboré le Comité consultatif en 1881 et qui avait été accepté en 1882 par la Compagnie d'Orléans, on voit immédiatement qu'ils sont moins avantageux pour les séries supérieures.

D'autre part, si on les rapproche entre eux, on constate les faits suivants :

1° Il n'y a identité absolue de formule sur les quatre réseaux que pour la 1re série;

2° En ce qui concerne les autres séries, l'identité n'existe que dans les limites suivantes :

2e Série. — Est, Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée.

3e Série. — Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée.

4e Série. — Est, Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée.

5e Série. — Est et Paris-Lyon-Méditerranée.

6e Série. — Nord, Est, Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée (jusqu'à la limite de 900 kilomètres).

Ainsi, bien qu'un grand pas ait été fait dans la voie de l'uniformisation des tarifs généraux des diverses Compagnies, cette uniformisation est assez loin d'être réalisée.

Néanmoins, l'unification ou la revision des tarifs antérieurs, combinée avec les changements de répartition des marchandises entre les séries, n'a pu s'accomplir sur aucun réseau, sans entraîner des relèvements nombreux. Pour éviter ces relèvements, il aurait fallu prendre, comme régulateur du barême applicable à chacune des séries nouvelles, le tarif le plus bas dont jouissaient précédemment les marchandises aujourd'hui placées dans cette série et procéder par voie d'abaissement général. Opérée suivant ce principe, la réforme eût donné lieu à des moins-values de recettes inacceptables, non seulement pour les Compagnies, mais encore pour le Trésor, qui en eût subi le contre-coup par le jeu de la garantie d'intérêt. Ces moins-values eussent été d'autant plus désastreuses que, par suite d'un fâcheux concours de circonstances, la modification des tarifs a coïncidé avec une période de crise industrielle et commerciale, dont malheureusement le terme ne peut être encore entrevu. Sans doute, la diminution des taxes aurait amené un certain développement du trafic et aurait été ainsi compensée dans une certaine mesure; mais la compensation eût été insuffisante : c'est un point sur lequel nous reviendrons dans le chapitre consacré à l'abaissement progressif des taxes de petite vitesse.

L'effet des relèvements a été atténué, comme nous l'avons déjà expliqué page 310, par divers moyens dont le principal consiste dans des déclassements sans condition de tonnage par tarifs spéciaux, pour les marchandises qui n'ont pas une grande valeur et qui donnent lieu à un trafic de quelque importance.

5. **Expéditions de 40 kilogrammes au plus.** — L'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, le dernier qui ait déterminé le *tarif exceptionnel*, a fixé à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre la taxe des paquets et colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous, sans qu'en aucun cas le prix perçu puisse être supérieur à celui d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi appliquent cette taxe.

L'Administration des chemins de fer de l'État applique un tarif à base décroissante. La base initiale est de 0 fr. 25 jusqu'à 54 kilomètres. A partir de 300 kilomètres, la taxe pour chaque kilomètre en sus est de 0 fr. 20.

Le tableau suivant permet de comparer les taxes du réseau d'État avec celles des grandes Compagnies :

DISTANCES	TAXES TOTALES PAR TONNE		DISTANCES	TAXES TOTALES PAR TONNE	
	COMPAGNIES	ÉTAT		COMPAGNIES	ÉTAT
km.	fr.	fr.	km.	fr.	fr.
25	6,25	6,25	400	100	80
50	12,50	12,50	500	125	100
75	18,75	18,40	600	150	120
100	25,00	24,00	700	175	140
200	50,00	44,00	800	200	160
300	75,00	60,00			

Les tarifs reproduisent les dispositions du cahier des charges concernant le groupage.

6. **Conditions d'application.** — Nous laisserons provisoirement de côté, comme nous l'avons déjà fait pour les tarifs généraux de la grande vitesse, tout ce qui touche aux obligations de l'expéditeur et du transporteur au départ, les délais de transport et les obligations du transporteur et du destinataire à l'arrivée : des chapitres spéciaux seront consacrés à ces diverses questions, trop importantes pour être traitées avec celles des taxes proprement dites.

Les coupures de poids sont celles du cahier des charges, c'est-à-dire que la perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixée à 40 centimes par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris ; toutefois, la Compagnie de l'Ouest a réduit le minimum à 0 fr. 25 pour les expéditions de 40 kilogrammes au plus.

Tout paquet ou colis pesant plus de 40 kilogrammes et contenant des marchandises de séries différentes est taxé d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas les marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent.

La Cour de cassation a appliqué cette règle, dans une espèce où la réception du colis par le destinataire avait rendu toute vérification et toute ventilation impossibles (6 novembre 1871, Lamy et Lacroix contre Cie de P.-L.-M.).

7. **Observations sur les deux chemins de Ceinture de Paris.** — Dans les indications qui précèdent, nous avons négligé les deux chemins de Ceinture de Paris, dont l'importance est secondaire.

Sur le chemin de Grande-Ceinture, les marchandises sont divisées en six séries, auxquelles correspondent des taxes de 16, 14, 12, 10, 8 et 6 centimes par tonne et par kilomètre, sans que la perception puisse dépasser 5 francs pour la 6e série.

Sur le chemin de Petite-Ceinture, le prix est de 0 fr. 18 par tonne et par kilomètre, sans distinction de marchandises.

Les paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes au maximum sont taxés, sur l'un et l'autre de ces deux chemins, à raison de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

Le minimum de perception est de 40 centimes sur la Grande-Ceinture et de 25 centimes sur la Petite-Ceinture.

8. **Observations sur les tarifs différentiels.** — A diverses reprises déjà, nous avons indiqué les raisons qui militent en faveur des tarifs à base décroissante pour les marchandises. Il suffira de rappeler que leur justification résulte surtout du caractère de certains éléments du prix de revient qui restent constants ou à peu près constants, quelle que soit la distance parcourue (Voir notamment tome III, page 587).

Ils ont cependant subi de violentes attaques, surtout au début des chemins de fer.

Leur légalité a été mise en cause. On a soutenu que les taxes doivent être nécessairement proportionnelles aux distances parcourues et on a cherché à étayer cette opinion sur la clause du cahier des charges aux termes de laquelle « la perception doit avoir lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus ». Mais c'était attribuer au contrat un sens qu'il n'avait pas et ne pouvait avoir ; c'était méconnaître la faculté explicitement conférée aux Compagnies, dès 1844, « d'abaisser les taxes au-dessous des limites « déterminées par le tarif, soit pour le parcours total, soit pour les *parcours* « *partiels* de la voie de fer ».

La Cour de cassation n'a pas hésité à proclamer la parfaite légalité des tarifs différentiels dans son arrêt du 12 avril 1859 (Cie de Lyon contre Delessert, Leberthe et autres) : « La faculté laissée aux Compagnies a pu « s'exercer, au moyen de nouveaux tarifs établis.... en tenant compte de « l'étendue des parcours.... L'égalité absolue des prix de transport par « kilomètre et par tonne ne s'applique d'une manière nécessaire qu'au « maximum fixé par le tarif légal ; sous le régime des tarifs différentiels, « l'égalité consiste à payer le même prix pour le même parcours.... »

Les adversaires des tarifs différentiels les ont aussi présentés comme constituant, entre les mains des Compagnies, une arme néfaste de concurrence contre les autres entreprises de transport par terre ou par eau,

comme leur donnant le moyen de bouleverser les situations géographiques, comme leur permettant de faire une situation abusive et privilégiée à certaines villes, à certains ports, à certaines industries, etc.... A peine est-il nécessaire de faire remarquer que ces arguments étaient sans valeur, au point de vue du principe même des tarifs différentiels, et ne pouvaient avoir une portée réelle qu'au point de vue de l'usage de ces tarifs.

Aussi le système différentiel a-t-il été vigoureusement défendu par les hommes les plus compétents. Il nous serait facile de reproduire ici des extraits de discours ou d'écrits relatifs à cette question, de citer par exemple les admirables discours prononcés dès 1844 par M. Legrand, sous-secrétaire d'État au Ministère des travaux publics. Mais ce serait entrer dans des développements excessifs et inutiles ; le lecteur pourra se reporter, s'il le juge à propos, à notre Étude historique sur les chemins de fer français, où il trouvera un résumé fidèle des débats parlementaires et des enquêtes. Nous nous bornerons à résumer en quelques lignes les principales considérations invoquées à l'appui des tarifs différentiels.

1° Le système de la proportionnalité absolue, séduisant au premier abord par sa simplicité, est, en fait, illogique et irrationnel. Il suppose, en effet, que le prix de transport est lui-même proportionnel au nombre de kilomètres parcourus. Or, il n'en est rien : le prix de revient est composé d'éléments divers, dont les uns sont fixes, quelle que soit la longueur du trajet, et dont quelques autres, en plus petit nombre, varient avec la distance.

2° De tout temps, l'industrie des transports a différencié ses prix. Le roulage, la navigation fluviale, n'ont jamais proportionné leurs perceptions aux distances. Souvent, ces entreprises faisaient payer la même somme pour les parcours partiels que pour le parcours total ; parfois, elles allaient jusqu'à refuser de desservir des points intermédiaires, par suite du trouble et des difficultés qu'apportaient à leur service les modifications d'arrimage en cours de route.

3° La différenciation des bases n'est pas spéciale à l'industrie des transports. Elle est de l'essence même de toutes les industries. Toujours l'augmentation des commandes entraîne une diminution des prix unitaires, et cette diminution est dans la nature des choses, parce qu'elle correspond à une réduction du prix de revient et à un accroissement du bénéfice procuré au vendeur.

4° L'abaissement de la taxe pour les longues distances a, au point de vue commercial et économique, le très précieux avantage d'étendre le rayon d'expansion des marchandises, de rapprocher en quelque sorte les

centres de production et les centres de consommation, de contribuer au développement industriel, d'abaisser en même temps les prix en faisant converger sur le même marché les produits envoyés de divers points du territoire, d'augmenter ainsi le bien-être et la fortune du pays.

5° C'est surtout pour les matières pondéreuses et de peu de valeur que le principe des tarifs différentiels s'impose et rend les plus grands services.

C'est l'application de ce principe qui a permis de porter au loin les combustibles minéraux, les minerais, les matériaux de construction, les objets de consommation; de transformer les régions incultes, en y jetant les amendements nécessaires à la transformation de leur sol; de pourvoir aux disettes et à tous les maux qui en dérivent.

6° Sans les tarifs différentiels, jamais la taxe kilométrique moyenne ne serait descendue à son taux actuel.

Obligées de proportionner les prix aux distances, jamais les Compagnies n'eussent appliqué un tarif moyen aussi bas. Ce tarif leur eût causé des pertes sur les faibles parcours, sans leur donner une compensation sur les longues distances : il eût, en effet, rendu impossibles de nombreux transports qui peuvent aujourd'hui s'effectuer, grâce à l'abaissement progressif de la base kilométrique; il eût ainsi réduit la masse des transports et la distance moyenne de parcours, diminué les recettes brutes et réduit, dans une proportion plus forte encore, les recettes nettes, puisque le prix de revient s'élève au fur et à mesure que les quantités transportées et les parcours s'abaissent.

7° Les tarifs différentiels ne peuvent être, eux-mêmes, considérés comme une cause de concurrence contre les autres voies de communication; sur ces voies, les entreprises font de larges applications du système différentiel et jouissent même d'une liberté d'allures bien supérieure à celle des Compagnies soumises à la tutelle de l'Administration.

Le droit d'homologation réservé au Ministre, l'obligation de maintenir les abaissements pendant un délai minimum, l'interdiction de mettre aucune taxe nouvelle en vigueur sans l'exequatur de l'Administration et avant l'accomplissement de longues formalités, donnent des garanties suffisantes contre les abus que l'on a redoutés.

8° Les craintes exprimées au sujet de la situation privilégiée qui pourrait être faite à telle ou telle ville, à tel ou tel port, à telle ou telle industrie, sont également chimériques. Il appartient à l'Administration de veiller, dans l'exercice de son droit de contrôle, à ce que la différenciation des bases ne conduise, ni à des abus, ni à des iniquités, et à ce que les principes de justice distributive soient respectés.

9° Quant au trouble dans les situations géographiques, entendu comme nous venons de le dire et réduit à un simple rapprochement des distances, il est dans la nature des chemins de fer, comme des autres voies de transport, dont le but est précisément de faire tomber les barrières naturelles opposées aux relations entre les différents points du territoire.

Le principe de la décroissance de la base au fur et à mesure qu'augmente la distance de transport est, aujourd'hui, universellement admis (1). On ne peut que féliciter l'Administration et les Compagnies d'en avoir fait une large application dans la réforme des tarifs.

C'est surtout pour les marchandises qui ne sont pas indispensables à la vie et pour celles qui ont une faible valeur, que cette application peut être extrêmement féconde, en réduisant leur prix de revient, en étendant leur champ d'expansion, en augmentant le bien-être et en développant l'industrie : le pays, comme les Compagnies, en tirent incontestablement un grand profit.

(1) Voir notamment les rapports de M. George au Sénat (1878) et de M. Waddington à la Chambre des députés (1880).

§ 3. — TARIFS GÉNÉRAUX DIVERS

1. Modèle de 1861. — Le modèle envoyé par le Ministre des travaux publics aux Compagnies, le 11 septembre 1861, pour la rédaction de leurs tarifs généraux, divise les marchandises, animaux ou objets à transporter en petite vitesse, comme l'indique la nomenclature suivante :

Marchandises en général ;
Plaqué d'or ou d'argent, mercure, dentelles, objets d'art;
Monnaie de billon ;
Matières inflammables ou explosibles et objets dangereux;
Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles;
Voitures;
Animaux;
Matériel roulant;
Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

Les Compagnies se sont conformées à ce modèle.

Nous n'avons rien à ajouter, concernant les marchandises en général. Pour les autres transports, nous suivrons l'ordre de la nomenclature précédente.

2. Plaqué d'or ou d'argent, mercure, objets d'art, etc. — *a.* Prix indiqué au modèle. — Le plaqué d'or ou d'argent, le mercure, les dentelles et objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la 1re série.

L'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le platine, les bijoux, les pierres précieuses et autres valeurs n'étant transportés qu'en grande vitesse, aucun prix n'est prévu pour ces matières au tarif général de la petite vitesse.

Ces dispositions ont été consacrées par l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876 portant fixation du tarif exceptionnel; toutefois, les broderies ont été ajoutées à la liste.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les prix en vigueur sont généralement conformes aux prescriptions de l'arrêté de 1876.

Toutefois, aux termes des tarifs récemment homologués, la Compagnie du Nord ne transporte le mercure qu'en grande vitesse.

Au contraire, la Compagnie de l'Est taxe ce métal au prix ordinaire de la petite vitesse. Il en est de même de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

3. **Monnaie de billon.** — *a.* Prix indiqué au modèle. — La monnaie de billon est considérée comme marchandise et taxée au poids.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — La monnaie de billon est classée en première série sur les réseaux autres que celui du Midi et en 2e série sur ce dernier.

4. **Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube (1).** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général, selon la série à laquelle ils appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kg. par mètre cube.

En vertu de cette disposition, qui a été consacrée par l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, les denrées et objets dont le poids spécifique est compris entre 133 et 200 kgs. paient comme si ce poids spécifique était de 200 kg.

b. Prix appliqué sur les divers réseaux. — Les tarifs de toutes les Compagnies comportent la surtaxe de moitié. Les marchandises susceptibles d'être frappées de cette majoration figurent avec une indication spéciale dans la classification.

5. **Matières inflammables ou explosibles et objets dangereux.** — *a.* Prix indiqué au modèle. — Les matières inflammables ou explosibles, telles que poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther, et les objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série.

L'arrêté ministériel du 7 décembre 1876 a consacré cette surtaxe, en l'appliquant: 1° à toutes les matières inflammables ou explosibles classées dans les deux premières catégories de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1874 ou de tous autres arrêtés à intervenir en modification de ce dernier ;

(1) Voir, page 296, divers arrêts de la Cour de cassation applicables à la petite comme à la grande vitesse.

2° aux objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — La surtaxe est appliquée sur tous les réseaux. Mais, en ce qui concerne la désignation des matières inflammables ou explosibles, le libellé des tarifs est assez variable.

La Compagnie du Nord reproduit la rédaction du modèle. Il en est de même des Compagnies d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi.

La Compagnie de l'Est reproduit la rédaction de l'arrêté du 7 décembre 1876, mais en visant l'arrêté du 20 novembre 1879 au lieu de celui du 1er décembre 1874. Il en est de même de la Compagnie de l'Ouest et de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Même pour les Compagnies qui reproduisent la rédaction du modèle, il convient de s'en référer à l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, sauf substitution de l'arrêté du 20 novembre 1879 (complété par les décisions ultérieures) à l'arrêté du 1er décembre 1874 portant classement des matières inflammables ou explosibles.

6. Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles. — *a.* Prix indiqués au modèle. — Les prix du tarif sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kg. et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5 000 kg., mais ne dépassant pas 10 000 kg., sans toutefois que, dans ce dernier cas, le prix puisse être inférieur à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

La Compagnie n'accepte pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 10 000 kg., ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 10 000 kg., elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés pas l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5 000 kg., le chargement ou le déchargement en seront faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les tarifs des divers réseaux sont conformes au modèle, sauf les particularités suivantes :

Toutes les Compagnies indiquent 6 m. 50 comme maximum de longueur ; la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée indique, en outre, 2 m. 80 comme maximum de largeur.

La Compagnie du Nord limite à 3 000 kg. le poids à partir duquel l'expéditeur ou le destinataire peuvent être obligés, éventuellement, de procéder eux-mêmes au chargement et au déchargement.

La Compagnie de l'Est porte à 22 000 kg. le maximum de poids des masses indivisibles dont elle accepte le transport. Elle applique le minimum de taxe de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre aux masses dont le poids est compris entre 10 000 et 22 000 kg ; ces masses paient d'ailleurs, en principe, la double taxe comme celles de 5 000 à 10 000 kg.

La Compagnie de l'Ouest ne majore les taxes qu'à partir de 5 000 kg. La majoration est de 1/2 entre 5 000 et 8 000 kg. et de 100 % entre 8 000 et 10 000 kg., limite au delà de laquelle elle n'accepte pas le transport ; le minimum de 0 fr. 25 ne s'applique également qu'entre 8 000 et 10 000 kg.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée porte à 20 000 kg. le poids des masses indivisibles dont elle accepte le transport et perçoit la double taxe entre 5 000 et 20 000 kg. ; le minimum de prix de 0 fr. 25 est applicable entre 10 000 et 20 000 kg. En outre, la Compagnie stipule que les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, des masses indivisibles pesant plus de 8 tonnes et des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, sont à la charge de l'expéditeur, sauf disposition contraire et expresse des tarifs (1) (2).

7. **Voitures.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Le modèle reproduit les prix du cahier des charges, c'est-à-dire :

0 fr. 25 par kilomètre, pour les voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur ;

0 fr. 32 par kilomètre, pour les voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, les omnibus, les diligences, etc... ;

0 fr. 14 de supplément par tonne et par kilomètre, pour les marchandises chargées dans les voitures de déménagement.

Il rappelle que les voyageurs ne sont point admis dans les voitures expédiées par petite vitesse.

Il dispose, en outre, que les voitures dont les dimensions dépassent le gabarit ne sont pas acceptées.

Le transport des voitures n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement. Ces stations sont indiquées, soit

(1) Voir les observations de la page 304.

(2) Les Compagnies ont des tarifs spéciaux accordant des conditions plus favorables au public.

par des affiches spéciales, soit par les affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains. L'Administration supérieure se réserve de déterminer les stations où devront être établis des quais d'embarquement.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi se sont conformées au modèle, sauf réduction à 0 fr. 20 de la taxe kilométrique des voitures de déménagement à vide.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a également réduit cette taxe à 0 fr. 20. De plus, les marchandises que contiennent ces voitures sont tarifées d'après le barême de la 2e série du tarif général.

Il en est de même sur le réseau d'État. En outre, sur ce dernier réseau, la base décroît quand la distance augmente; les taxes à 300 kilomètres sont de 60 fr. au lieu de 75 fr., pour les voitures à un fond; 76 fr. 50 au lieu de 96 fr., pour les voitures à deux fonds; et 48 fr. au lieu de 60 fr., pour les voitures de déménagement. Au delà de 300 kilomètres, la taxe pour chaque kilomètre en sus est de 20 centimes, 25 c. 5, et 16 c., au lieu de 25 c., 32 c. et 20 c.

8. **Animaux.** — *a.* Prix indiqués au modèle. — Le modèle reproduit les prix du cahier des charges, qui sont de 10 c., 4 c. et 2 c. par tête et par kilomètre suivant la taille des animaux. (Voir page 276.) Les personnes qui accompagnent l'expédition montent dans les wagons de la Compagnie, en se conformant aux règlements en vigueur et paient le prix des places de 3e classe. (Voir tome III, page 400, pour la place à assigner dans les trains aux voitures portant les toucheurs de bestiaux.)

Les animaux dont la valeur déclarée excèderait 5 000 francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5 000 francs par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure.

Conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 7 décembre 1876, les animaux dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont taxés à raison de 0 fr. 25 par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs peuvent, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux, en cages solides et séparées, dans un même wagon, en payant pour chaque

animal une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.

Les animaux de petite taille, tels que chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des marchandises de la 1re série, et pour le double de leur poids réel, cumulé avec celui des cages ou paniers. Les chiens, lors même qu'ils sont expédiés en cage, ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse.

Le transport des chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement, comme nous l'avons expliqué pour les voitures.

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Les prix appliqués sont ceux du cahier des charges et du modèle. Cependant l'Administration des chemins de fer de l'État a admis une légère décroissance de la base, comme le montre le tableau suivant :

DISTANCES	BŒUFS ET CHEVAUX		VEAUX ET PORCS		MOUTONS ET CHÈVRES	
	TARIF LÉGAL	TAXE RÉELLE	TARIF LÉGAL	TAXE RÉELLE	TARIF LÉGAL	TAXE RÉELLE
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	2,50	2,50	1,00	1,00	0,50	0,50
50	5,00	5,00	2,00	2,00	1,00	1,00
60	6,00	5,95	2,40	2,40	1,20	1,20
75	7,50	7,35	3,00	2,95	1,50	1,45
100	10,00	9,50	4,00	3,80	2,00	1,90
200	20,00	17,00	8,00	6,80	4,00	3,40
300	30,00	24,00	12,00	9,60	6,00	4,80
400	40,00	32,00	16,00	12,80	8,00	6,40
500	50,00	40,00	20,00	16,00	10,00	8,00
600	60,00	48,00	24,00	19,20	12,00	9,60
700	70,00	56,00	28,00	22,40	14,00	11,20
800	80,00	64,00	32,00	25,60	16,00	12,80

A partir de 300 kilomètres, la base est constante. Cette base est respectivement fixée à 8 c., 3 c., 2 c. et 1 c. 6, pour les trois catégories d'animaux; elle est donc inférieure de 20 % à la taxe du cahier des charges.

9. **Matériel roulant.** — *a*. Prix indiqués au modèle. — Le modèle reproduit les prix du cahier des charges. (Voir page 276.)

b. Prix appliqués sur les divers réseaux. — Ces prix sont conformes au modèle, sauf les particularités suivantes :

Les Compagnies du Nord, de l'Est et d'Orléans assimilent explicitement les voitures à voyageurs aux wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes.

L'Administration des chemins de fer de l'État fait décroître la base quand la distance augmente. Les taxes à 300 kilomètres sont de :

36 fr.	au lieu de	45 fr.,	pour les wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes;
48 fr.	—	60 fr.,	— plus de 6 tonnes
720 fr.	—	900 fr.,	pour les locomotives pesant de 12 à 18 tonnes;
900 fr.	—	1 125 fr.,	— plus de 18 tonnes;
360 fr.	—	450 fr.,	pour les tenders pesant de 7 à 10 tonnes;
525 fr.	—	675 fr.,	— plus de 10 tonnes.

Au delà de 300 kilomètres, la taxe pour chaque kilomètre en sus est respectivement de 0 fr. 12, 0 fr. 16, 2 fr. 40, 3 fr., 1 fr. 20 et 1 fr. 75.

§ 4. — FRAIS ACCESSOIRES

1. **Taux actuel.** — Aux termes de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 (le dernier qui soit intervenu pour le règlement des frais accessoires), et conformément aux tarifs homologués, les expéditions en petite vitesse donnent lieu aux perceptions suivantes :

a. Enregistrement. — Pour toute expédition de marchandises, il est perçu un droit fixe d'enregistrement de 10 centimes (1).

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit n'est perçu que par la gare expéditrice.

b. Manutention. — Les frais de manutention par tonne sont fixés comme il suit par l'arrêté de 1876 :

1. Marchandises.

	MARCHANDISES TRANSPORTÉES	
	sans condition de tonnage	par wagon complet de 4.000 kg. et au dessus ou par expédition d'un poids équivalent
	fr.	fr.
Frais de chargement au départ	0,40	0,30
Frais de gare au départ	0,35	0,20
Frais de gare à l'arrivée	0,35	0,20
Frais de déchargement à l'arrivée	0,40	0,30
Total	1,50	1,00

Les droits sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascule, etc...). Ils sont calculés par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Pour les marchandises désignées dans les tarifs comme transportées par wagon complet de 4 000 kilogrammes et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent, et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises sont laissés par lesdits tarifs aux soins des expéditeurs et des

(1) Voir, pour l'enregistrement des colis groupés, l'observation de la page 298.

destinataires, il est déduit des frais de manutention 30 centimes par tonne, pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

Ces droits sont perçus, pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, savoir : 0 fr. 20 à la première gare de départ, située sur la ligne principale, et 0 fr. 20 à la gare destinataire, ou vice versa.

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions ne pesant pas plus de 40 kilogrammes.

Telles sont les dispositions de l'arrêté du 30 novembre 1876. Les conditions d'application des tarifs homologués par le Ministre présentent quelques variantes. Pour toutes les Compagnies, elles limitent la réduction à 1 franc des frais de manutention à des marchandises expressément désignées et fixent le tonnage correspondant à un chiffre qui varie de 3 000 à 5 000 kg. Seule, l'Administration des chemins de fer de l'État en fait bénéficier indistinctement tous les transports par wagon complet de 4 000 kg. Sauf sur le réseau de l'État, la faculté de chargement par l'expéditeur et de déchargement par le destinataire est restreinte à un certain nombre de marchandises et n'est pas étendue à toutes les expéditions prévues par les tarifs comme faites par wagon complet.

Nous signalons, en passant, bien qu'il se réfère à l'application d'un tarif spécial, un arrêt de la Cour de cassation du 3 avril 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Administration des chemins de fer de l'État et Masson). Un tarif spécial fixe un prix, « frais de chargement et de déchargement compris »; il ajoute que les expéditeurs sont autorisés à effectuer eux-mêmes le chargement et que, dans ce cas, il leur sera tenu compte de 0 fr. 30 pour l'opération. Cette somme représente la rémunération de la Compagnie pour les peines et soins que lui impose le chargement, lorsqu'il est fait par ses agents. La Compagnie ne peut y avoir droit, quand elle ne procède pas elle-même à l'opération et notamment quand elle reçoit d'une autre Compagnie la marchandise chargée. Il n'y a pas lieu de distinguer entre le cas où le transport a commencé sur le réseau et celui où il y a transmission ; il suffit que le chargement ait été déjà effectué par l'expéditeur ou par son mandataire, quand la Compagnie reçoit l'expédition sur son réseau.

2. *Voitures et animaux.* — Les frais de manutention des voitures et animaux sont de :

2 fr. par pièce, pour les voitures;

1 fr.	par tête	pour les bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait ;
0 fr. 40		pour les veaux et porcs ;
0 fr. 20		pour les moutons, brebis, agneaux et chèvres.

Ces frais sont ceux de chargement et de déchargement. Il n'y a pas de droits de gare.

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescrivent des précautions spéciales, sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les animaux de petite taille en cages ou paniers, transportés et taxés conformément aux tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.

3. *Matériel roulant.* — Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares du chemin de fer et placé sur les rails, le tout aux frais, risques et périls des expéditeurs ; il est enlevé de même à l'arrivée, aux frais, risques et périls des destinataires ; il n'est rien perçu pour cette double opération ni à titre de frais de gare.

c. Transmission. — Aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Compagnie différente, il est perçu un droit de 40 centimes par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kg. et à partager par moitié entre les deux Compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre. Moyennant la perception de ce droit, les frais de manutention (chargement, déchargement et droits de gare) ne sont perçus qu'une seule fois à l'expédition primitive et à la destination définitive, étant bien entendu, d'ailleurs, que les frais de chargement et de déchargement ne seront pas perçus pour les marchandises transportées par wagon complet de 4 ou de 5 tonnes (1) et au-dessus, ou par expédition d'un poids équivalent, lorsque ces opérations sont faites par les expéditeurs et les destinataires.

Le droit de transmission n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers.

Les Compagnies ne peuvent, sous aucun prétexte, y prétendre à la jonction des lignes qu'elles exploitent elle-mêmes. La Cour de cassation a notamment, par un arrêt du 24 décembre 1866 (Cie de P.-L.-M. contre Duchamp et Cie), rejeté un pourvoi de la Compagnie de Lyon contre un

(1) Suivant les réseaux.

arrêt de cour d'appel qui lui avait dénié la faculté de percevoir la taxe de transmission sur un embranchement particulier, sous prétexte que, lors du traité de raccordement, la ligne à laquelle se soudait l'embranchement ne faisait point partie de son réseau et que la fusion avait été postérieure à la date de ce traité.

La Cour de cassation a de même déclaré la taxe de transmission non applicable au passage de la ligne du Rhône au Mont-Cenis aux lignes du réseau principal de Paris-Lyon-Méditerranée (23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Alberti).

Nous croyons utile de signaler immédiatement un autre arrêt en date du 12 novembre 1878 de la Cour de cassation, bien qu'il se réfère à des tarifs spéciaux (Cie de l'Ouest contre Firmin Didot et Cie d'Orléans à Rouen). La Compagnie de l'Ouest avait transporté des marchandises au prix de tarifs spéciaux, dont la plupart comprenaient les frais de chargement, de déchargement et de gare, et qui réservaient d'ailleurs l'application des tarifs généraux pour tout ce à quoi il n'était pas explicitement dérogé. Puis, elle les avait remises à la Compagnie d'intérêt local d'Orléans à Rouen, qui avait continué le transport. Elle avait perçu la taxe de transmission au point de jonction. La Cour de cassation lui a donné gain de cause et a notamment déclaré qu'il n'y avait pas lieu de distinguer entre les chemins de fer d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local.

L'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 est muet sur la transmission des voitures et animaux. Il fixe d'ailleurs un prix global pour la manutention, sans distinguer entre les prix de chargement, de déchargement et de gare. Quelles doivent être les perceptions, en cas de transmission de réseau à réseau sans transbordement, c'est-à-dire alors qu'une partie des opérations ne sont point faites par le transporteur? Une difficulté s'est élevée, à cet égard, entre le Ministre de la guerre et les Compagnies : la prétention de l'Administration était de ne payer qu'une fois. Mais le Conseil de préfecture de la Seine a déclaré, par un arrêté du 4 juin 1878, que la taxe étant indivisible devait être payée intégralement à chacun des deux réseaux. A la suite de cette décision, le Ministre des travaux publics a avisé les Compagnies de son intention de reviser le tarif des frais accessoires; aucune mesure n'a cependant été prise. Aussi la cour de Paris a-t-elle dû statuer dans le même sens que le conseil de préfecture de la Seine, le 15 novembre 1882 (Syndicat du chemin de fer de ceinture contre Loutrel).

La taxe de 0 fr. 40 n'est pas applicable à la transmission des marchandises d'une ligne à voie large à une ligne à voie étroite concédée à une autre Compagnie, et réciproquement. Elle doit être remplacée par une

autre taxe plus élevée : en effet, tandis que les échanges entre deux lignes ayant la même largeur de voie n'exigent pas de transbordement pour les marchandises expédiées par wagon complet, cette opération s'impose au contraire, dans tous les cas, pour les échanges entre deux lignes ayant des largeur de voie différentes.

d. Pesage. — Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage extraordinaire, en dehors de celui que les Compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe, un droit de 10 centimes par fraction indivisible de 100 kg. et par chaque pesage supplémentaire. Lorsque le pesage a lieu par camion ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de 30 centimes par tonne indivisible, avec un minimum de 1 fr. 50 par camion ou par wagon,

La taxe n'est point due, si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire (1).

De même que pour la grande vitesse, nous laissons provisoirement de côté les droits de magasinage et de stationnement que nous relaterons plus tard en traitant des obligations du destinataire à l'arrivée.

2. Réclamations des Compagnies contre le taux des frais accessoires. — En traitant du transport des bagages et du transport des marchandises en grande vitesse, nous avons déjà fait connaître les réclamations produites par les Compagnies contre l'insuffisance des frais accessoires et les arguments sur lesquels ces réclamations ont été étayées.

Nous nous bornerons à dire ici que les Compagnies accusaient pour leurs dépenses effectives les chiffres suivants :

DÉSIGNATION DES OPÉRATIONS	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Enregistrement.....	0,198	0,441	0,455	0,216	0,510	0,535
Manutention.....	1,097	1,344	1,676	1,195	1,340	1,844
Transmission.....	0,480	0,900	0,909	0,634	0,630	1,050

En tenant compte de la proportion entre les expéditions de détail, les expéditions par wagon complet avec chargement et déchargement aux

(1) Voir l'observation de la page 299, qui s'applique à la petite vitesse comme à la grande.

frais du transporteur, et les expéditions avec chargement et déchargement par l'expéditeur et le destinataire, les Compagnies ont souvent fait ressortir que les taxes en vigueur leur infligeaient un déficit considérable. Elles ont demandé le tarif suivant :

				fr.
Enregistrement (par expédition)				0,15
			fr.	
Manutention (par tonne)	Marchandises transportées sans condition de tonnage	Frais de chargement au départ....	0,50	1,80
		Frais de gare au départ.....	0,40	
		Frais de gare à l'arrivée.....	0,40	
		Frais de déchargement à l'arrivée..	0,50	
	Marchandises par wagon complet de 4 tonnes et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent	Frais de chargement au départ....	0,35	1,30
		Frais de gare au départ.....	0,30	
		Frais de gare à l'arrivée.....	0,30	
		Frais de déchargement à l'arrivée..	0,35	
Transmission aux gares de jonction (par tonne)				0,60
Pesage	par fraction indivisible de 100 kg			0,15
	par camion ou par wagon complet passé à la bascule			0,40

Par un avis du 19 octobre 1878, le Comité consultatif des chemins de fer a conclu à accueillir les demandes des Compagnies, sauf pour le pesage.

Peu de jours après, le 26 novembre 1878, le Conseil supérieur des voies de communication a émis l'avis qu'il convenait de porter le droit d'enregistrement à 15 centimes par expédition et la taxe de transmission à 50 centimes par tonne, tout en maintenant, pour le surplus, le tarif des frais accessoires.

Ces avis n'ont pas reçu de suite.

§ 5. — CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION

1. Règles relatives au calcul des taxes. Itinéraire. — Conformément au modèle envoyé par le Ministre des travaux publics, le 11 septembre 1861, les tarifs contiennent des dispositions générales applicables notamment au calcul des taxes.

Ils rappellent les clauses du cahier des charges aux termes desquelles : 1° tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier ; 2° la perception est faite au minimum sur 6 kilomètres.

Ils reproduisent également les stipulations du cahier des charges concernant les coupures de poids et celles des tarifs généraux de grande vitesse pour l'arrondissement des taxes (Voir pages 278 et 301).

En principe, la taxe doit être calculée sur l'itinéraire le plus court. Cependant, ce principe souffre des exceptions pour lesquelles nous renvoyons aux indications de la page 301.

2. Matières inflammables ou explosibles. Animaux et objets dangereux. — Les Compagnies n'acceptent le transport des matières inflammables ou explosibles, ainsi que des animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, que moyennant les mesures de précaution prescrites ou à prescrire par le Ministre des travaux publics.

Nous ne pouvons que renvoyer le lecteur aux chapitres concernant la composition des trains et la police de l'exploitation des chemins de fer (tome III, pages 380, 400 et 694).

3. Conditionnement des marchandises. — Les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer. Elles ne sont pas tenues non plus d'accepter les marchandises dont l'emballage serait défectueux ou qui présenteraient une trace évidente de détérioration (1).

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de la même nature et dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, les houilles, le soufre, etc..., ne sont acceptées en vrac que par wagon complet, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet.

(1) Voir les observations de la page 330.

4. **Déboursés. Expéditions contre remboursement.** — Les stipulations des tarifs généraux de petite vitesse sont identiques, sur ce point, à celles des tarifs généraux de grande vitesse (Voir page 304).

Les Compagnies n'acceptent que pour le coût du timbre (0 fr. 70) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs. Elles ne sont pas tenues d'accepter les lettres de voiture payables au retour.

CHAPITRE IV

TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES

CONDITIONS ET RÈGLES D'APPLICATION

§ 1. — CONDITIONS PRINCIPALES DES TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES

1. Demande expresse par l'expéditeur. — *a.* Nécessité de cette demande. — Le tarif général est celui qui, en principe, doit être appliqué sauf convention contraire entre l'expéditeur et la Compagnie.

Si les tarifs spéciaux font bénéficier l'expéditeur d'un abaissement de la taxe, ils le soumettent, en compensation de cet abaissement et au profit de la Compagnie, à certaines conditions que nous allons passer sommairement en revue. Il est indispensable que l'expéditeur accepte formellement ces conditions et qu'un contrat explicite se forme entre lui et la Compagnie.

Aussi les tarifs spéciaux contiennent-ils presque tous la clause suivante : « Le présent tarif ne sera appliqué qu'autant que l'expéditeur en aura « fait la demande sur sa déclaration d'expédition. A défaut de cette de- « mande préalable, l'expédition sera effectuée, de droit, aux prix et con- « ditions du tarif général. »

Les Chambres de commerce ont, à maintes reprises, protesté contre l'obligation ainsi imposée au public. Elles ont fait valoir que les intéressés étaient souvent dans l'impossibilité de connaître l'existence des tarifs réduits et par suite de les indiquer expressément dans leur déclaration d'expédition. Cet argument, quelle que fût sa valeur pratique, ne pouvait prévaloir contre la nécessité d'un accord explicite entre l'expéditeur et le transporteur, pour consacrer les dérogations au tarif général. L'Administration et les Compagnies en ont d'ailleurs atténué la portée :

1° en diminuant le nombre des prix fermes, de manière à faciliter l'étude des tarifs spéciaux par les intéressés ;

2° en simplifiant, comme nous le verrons plus loin, la formule de la

demande et en élaguant de cette demande la désignation du numéro du tarif.

Il convient, d'ailleurs, d'observer que, dans la plupart des cas, les marchandises transportées pour le compte d'un industriel ou d'un commerçant ne sont pas extrêmement variées, que le nombre des tarifs spéciaux applicables à ces marchandises est relativement restreint et qu'au besoin les expéditeurs peuvent se renseigner auprès des chefs de gare.

C'est ce que le Ministre des travaux publics a eu soin de faire remarquer, toutes les fois qu'il a été saisi de réclamations portant sur le principe même de l'obligation d'une demande préalable. (Voir notamment une circulaire du 25 novembre 1861 aux Chambres de commerce.)

La Cour de cassation a plusieurs fois rappelé cette règle fondamentale (17 janvier 1866, Cie de l'Ouest contre Gallet; — 17 février 1869, Cie d'Orléans contre Delcour; — 15 mars 1869, Cie du Nord contre Sagnier; — 9 juin 1875, Cie de P.-L.-M. contre Nizerolles; — 9 avril 1877, Cie du Midi contre Coussirat; — 28 juin 1877, Cie de l'Est contre Verron et Courleux; — 5 février 1878, Cie de l'Est contre Guéret Delamarre; — 12 juillet 1880, Cie d'Orléans contre Guérin; — 16 mars 1881, Cie de l'Est contre Blanchin).

A défaut d'une demande expresse sur sa note de déclaration, l'expéditeur ne saurait invoquer utilement:

— ni une convention aux termes de laquelle la Compagnie l'aurait dispensé de cette demande (Cour de cassation, 17 février 1869);

— ni des avis ou instructions d'ordre purement intérieur donnés par la Compagnie à ses agents (Cour de cassation, 12 juillet 1880);

— ni ce fait, que la Compagnie aurait usé, sans protestation de la part de l'expéditeur ou du destinataire, du supplément de délai prévu au tarif spécial et qu'il se serait ainsi formé une convention tacite résultant de circonstances postérieures à l'expédition de la marchandise (Cour de cassation, 9 juin 1875).

En effet, toute convention écrite ou tacite, contraire aux dispositions des tarifs homologués, doit être réputée nulle et non avenue; ces dispositions sont obligatoires pour le public et les Compagnies, auxquels il est interdit d'y déroger sous quelque forme que ce soit.

Nous avons dit précédemment que la demande devait, non seulement être expresse et préalable, mais encore être inscrite sur la déclaration d'expédition. Cette seconde condition se justifie d'elle-même; elle est le corollaire de la première. Aussi la Cour de cassation a-t-elle refusé d'admettre, comme équivalente, une annotation apposée par les agents de la Compa-

gnie sur le récépissé qui accompagne la marchandise (16 mars 1881). Une annotation de cette nature ne peut évidemment tenir lieu du contrat synallagmatique, indispensable pour déroger aux dispositions du tarif général.

b. Forme de la demande. — Si la Cour de cassation s'est toujours montrée rigoureuse, en ce qui concerne le principe de l'exigibilité de la demande, elle a été, au contraire, très large en ce qui touche la forme de cette demande. Toutes les fois qu'elle a eu à statuer sur la question, elle a repoussé la prétention des Compagnies d'imposer une formule étroite et rigoureuse pour l'expression de la volonté de l'expéditeur; elle a considéré comme une manifestation suffisante de cette volonté toute indication susceptible de ne laisser aucun doute sur l'intention de l'expéditeur de déroger au tarif général, et notamment :

1° la réquisition du transport aux conditions du tarif le plus réduit (6 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Stable et Cie; — 30 novembre 1881, Cie du Midi contre Péponey);

2° la déclaration que la marchandise voyagerait en vrac, lorsqu'il existait précisément un tarif spécial pour le transport avec ce mode de conditionnement (31 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Haas, Hersent et autres);

3° la déclaration que la Compagnie serait déchargée de toute responsabilité (9 avril 1877, Cie du Midi contre Coussirat);

4° l'énonciation des conditions de transport particulières au tarif spécial : par exemple, pour des animaux, le nombre de têtes par wagon et le permis de circulation délivré au conducteur (Cour de cassation, 10 février 1886, Cie de l'Est contre Stiegelmann).

La Cour de cassation a également admis, par un arrêt du 21 février 1887 (Cie du Midi contre Dutet et Alric), que le fait, par un expéditeur, de rédiger sa déclaration d'expédition sur une feuille particulière aux petits colis non postaux, équivalait à une demande expresse du tarif applicable à ces colis.

Les nouveaux tarifs des Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée contiennent, d'ailleurs, la disposition suivante : « L'expéditeur peut se borner à inscrire sur sa déclaration l'une des « mentions : *Tarif spécial*. — *Tarif réduit*. — *Tarif le plus réduit*. Ces « trois indications sont considérées comme équivalentes et entraînent l'ac- « ceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les « tarifs à appliquer. »

On ne peut qu'approuver la jurisprudence très libérale de la Cour

cassation. Deux cas particuliers sont cependant à examiner, savoir : celui où il existerait plusieurs tarifs spéciaux applicables au transport d'une même marchandise à l'intérieur d'un même réseau, et celui d'un transport empruntant les rails de plusieurs réseaux (1).

Le premier cas n'a donné lieu qu'à peu de difficultés jusqu'à ce jour, et il y a lieu de croire que l'entente continuera à subsister dans l'avenir entre les expéditeurs et les Compagnies, surtout après les améliorations apportées au classement des tarifs spéciaux. Si des doutes pouvaient naître sur le tarif à appliquer, les expéditeurs devraient le lever en désignant avec soin ce tarif (Cour de cassation 5 juin 1872, Liberge contre Cie de l'Est (2) ; mais, ici encore, il faudrait être très large dans l'appréciation des termes de la déclaration.

Quant au second cas, il se subdivise suivant que les Compagnies appelées à participer au transport ont des tarifs communs s'appliquant à tout le parcours, ou qu'au contraire elles n'en ont point, et doit être résolu comme il suit, sous réserve des dispositions spéciales concernant la soudure, qui seront traitées dans la suite de ce chapitre :

1° Lorsqu'il existe des tarifs communs réduits, la réquisition du « tarif le plus réduit » doit être considérée comme suffisante (Cour de cassation, 30 novembre 1881, Cie du Midi contre Péponey).

Cependant, si, au départ de la station expéditrice et dans la direction du lieu de destination, il y avait tout à la fois un tarif spécial intérieur au premier réseau et un tarif commun avec le réseau voisin, l'expéditeur qui se serait borné à demander l'application du tarif spécial ne serait pas fondé à se plaindre ensuite de n'avoir pas été taxé au tarif commun (Cour de cassation, 5 juin 1872, Liberge contre Cie de l'Est; — 22 janvier 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi ; — 17 avril 1878, Cie de P.-L.-M. contre Pazykowsky et Cies du Midi et de l'Ouest; — 17 avril 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi).

2° Lorsqu'il n'existe pas de tarifs communs, mais qu'il n'y a pas de doute sur l'itinéraire à suivre, la même solution s'impose à toutes les Compagnies qui prennent part au transport. L'indication de décharge de responsabilité, par exemple, les oblige les unes et les autres à appliquer les tarifs spéciaux correspondant à cet itinéraire (Cour de cassation, 9 avril 1877, Cie du Midi contre Coussirat). Il en est encore ainsi quand, plusieurs itinéraires pouvant être suivis, l'itinéraire choisi par l'expéditeur est net-

(1) Nous réservons complètement les dispositions spéciales relatives à la soudure des tarifs, pour les traiter à part dans la suite de ce chapitre.

(2) Les tribunaux ont un pouvoir souverain pour apprécier, d'après la lettre de voiture, le tarif que l'expéditeur a entendu demander (Voir page 94).

tement indiqué dans la note d'expédition; la Cour de cassation a jugé dans ce sens le 28 juin 1877, à propos d'un envoi de fûts de vin de Vertus (Marne) à Cuers (Var), pour lequel les points de transit entre les réseaux étaient indiqués sur le bon de retour des futailles vides (Cie de l'Est contre Verron et Courleux).

Mais, si l'itinéraire n'est pas spécifié et si la première Compagnie, tout en croyant agir au mieux des intérêts de l'expéditeur, n'adopte cependant pas celui qui donnerait la combinaison de prix la plus économique ou même si elle se contente de suivre la voie la plus courte, cette Compagnie ne saurait être condamnée à supporter les conséquences de son erreur; on ne peut, en effet, exiger qu'elle se substitue à l'expéditeur pour la recherche des tarifs spéciaux en vigueur sur les autres réseaux (Cour de cassation, 3 février 1885, Administration des chemins de l'État contre Dieuaide et Desvergnes; — 23 avril 1885, Cie de l'Est contre Viard et Milan; 20 mai 1885, Cie de l'Est contre Bloëme). Nous reviendrons sur cette question, à propos de la soudure des tarifs et de l'indication des itinéraires par les expéditeurs.

c. Cas exceptionnel de tarifs spéciaux applicables d'office. — Bien qu'en principe l'application des tarifs spéciaux soit subordonnée à une demande préalable et expresse de l'expéditeur, le Ministre des travaux publics a récemment homologué, conformément à l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, des tarifs spéciaux *applicables d'office* (Voir, par exemple, le tarif spécial P. V. n° 20 de la Cie du Nord et le tarif spécial P. V. n° 32 de la Cie d'Orléans). A la vérité, ces tarifs ont surtout pour but de corriger des relèvements auxquels conduisait la réforme en cours, et présentent, à cet égard, le caractère d'un complément au tarif général. Cependant plusieurs d'entre eux sont subordonnés à des conditions particulières, telles que la décharge de responsabilité pour les déchets et avaries de route, ou la prolongation des délais, et n'en sont pas moins appliqués d'office.

Nous n'avons à signaler, à cet égard, qu'un arrêt de la Cour de cassation du 27 novembre 1882 (Bourrier et Durand contre Cie d'Orléans), concernant un tarif spécial commun Orléans, E. 16, et Ouest, 102. Ce tarif devait être appliqué d'office, à moins que les tarifs généraux des deux Compagnies n'offrissent des avantages pour l'expéditeur ou que celui-ci eût réclamé le bénéfice de tarifs spéciaux intérieurs. Dans l'espèce, le prix résultant du tarif commun étant inférieur à celui des tarifs généraux, l'expéditeur n'avait point requis l'application de ces tarifs; la Compagnie a été condamnée à réduire la taxe au taux du tarif commun.

2. Prolongation du délai de transport. — *a.* TRANSPORTS EN PETITE VITESSE. — Nous consacrerons plus loin un chapitre spécial aux délais de transport.

Les délais normaux pour les transports en petite vitesse taxés au tarif général sont augmentés, dans une proportion plus ou moins étendue, pour les transports taxés aux prix des tarifs spéciaux.

C'est ainsi que les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de petite vitesse de la Compagnie du Nord contiennent une clause ainsi conçue : « A moins d'indication contraire dans les tarifs, « la Compagnie pourra prolonger de cinq jours, au delà des délais « réglementaires, la durée des transports effectués aux prix des tarifs « spéciaux, sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à une indemnité. » La prolongation s'élève fréquemment à plus de cinq jours ; elle atteint, par exemple, 15 jours sur le réseau du Nord pour les combustibles minéraux ; mais elle ne dépasse qu'exceptionnellement cette limite.

On comprend, sans que nous ayons à y insister, qu'en disposant de délais plus longs, les Compagnies puissent tirer un meilleur parti de leur personnel et de leur matériel, utiliser plus complètement la capacité de leurs wagons, diminuer le rapport entre le poids mort et la charge utile, réduire le nombre des trains, répartir plus uniformément le travail de leurs agents, effectuer leurs transports dans des conditions plus économiques et offrir en échange au public un abaissement de la taxe. Rien n'est donc plus légitime que la clause de prolongation de délai.

Aussi le principe de cette clause n'a-t-il jamais été sérieusement discuté. Le cahier des charges l'a d'ailleurs consacré, en son article 50, par la disposition suivante : « Il pourra être établi un tarif réduit pour tout « expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-« dessus pour la petite vitesse. »

Mais des réclamations très vives ont été, au contraire, formulées contre l'usage excessif que les Compagnies ont fait parfois de ce principe, et notamment contre des allongements de 20 jours qui frappaient les faibles parcours comme les longues distances et réduisaient la vitesse de transport à un chiffre par trop minime. On trouve l'écho de ces réclamations dans le rapport de Dietz-Monnin à l'Assemblée nationale (1874), dans les procès-verbaux de l'enquête sur le développement du commerce extérieur (1875), dans le rapport de M. Teissonnière sur la crise des transports survenue en 1879-1880, dans un rapport présenté à la Chambre des députés par M. Waddington (1880), etc.

Par une circulaire du 28 février 1881, M. Sadi Carnot, ministre des travaux publics, a invité les Compagnies à rechercher s'il ne serait pas possible de diminuer les délais excessifs stipulés par certains tarifs spéciaux. Puis, il a saisi de la question le Comité consultatif des chemins de fer, qui a conclu à admettre, comme limite ordinaire des allongements de délai, le chiffre de 5 jours.

Ainsi que nous l'avons vu, c'est ce chiffre qui a été adopté dans la refonte des tarifs spéciaux du Nord; il l'a été également sur les réseaux de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, pour lesquels la réforme est un fait accompli; nous le trouvons mentionné aussi dans les projets de tarifs actuellement à l'instruction, pour les Compagnies de l'Ouest et du Midi.

La limitation à cinq jours devait cependant et pouvait souffrir quelques exceptions, pour des marchandises de peu de valeur, sur lesquelles l'allongement de délai ne fait peser qu'une perte insignifiante d'intérêts et qui ne sont point exposées de ce chef à des déchets appréciables. Aussi la prolongation a-t-elle été portée, par exemple:

— sur le réseau du Nord, à 15 jours, pour les combustibles minéraux;

— sur le réseau de l'Est, à 8 jours, pour le bois à brûler, le charbon de bois, les bois de construction, la chaux, les pierres à chaux, les ciments, les plâtres, les ardoises, les briques, les tuiles, le sable, les minerais, les engrais, les fourrages, etc., et à 10 jours, pour les cailloux, le gravier, les moellons, les pavés, les pierres de taille, les marbres, etc. ;

— sur le réseau d'Orléans, à 8 jours, pour les combustibles minéraux, les bois, la chaux, le ciment, le plâtre, les ardoises, les briques, le sable, les tuiles, les minerais, les amendements et engrais; à 10 jours, pour les fourrages secs; à 15 jours, pour les pierres;

— sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, à 8 jours, pour les minerais, et à 10 jours, pour les autres marchandises énumérées à propos du réseau de l'Est.

On peut même citer des tarifs pour lesquels toute stipulation de délai est supprimée. Tels sont les tarifs spéciaux P. V. n° 26 de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée (Emballages vides en retour). Ces tarifs portent l'un et l'autre que la Compagnie n'est pas responsable du retard; celui de Paris-Lyon-Méditerranée ajoute que la Compagnie se réserve le droit d'effectuer le transport à sa convenance, mais sans tour de faveur entre les expéditeurs de la même catégorie. Il convient de remarquer que ce transport est gratuit.

En revanche, il est certaines catégories de transports pour lesquelles il n'y a point d'allongement de délai. Nous citerons notamment, et à titre d'exemple, les animaux et le lait.

Ls tarif spécial P. V. n° 2 de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée (Légumes frais, melons, oranges et citrons en caisse, etc.) prévoit le transport par des trains spécialement désignés à cet effet et dans des délais plus réduits que les délais réglementaires de petite vitesse. Il ne stipule aucun allongement pour le lait, ni pour les œufs.

Le tarif spécial P. V. n° 2 de la Compagnie du Nord prévoit, comme celui de Lyon, le transport du lait par des trains spécialement affectés à ce trafic.

Parfois, il y a allongement de délai, mais de moins de 5 jours : ainsi, pour les fromages secs (tarif spécial P. V. n° 2 de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée) et pour les pommes de terre et les châtaignes (tarif spécial P. V. n° 2 de la Cie d'Orléans).

Nous pourrions multiplier ces exemples. Mais ils suffisent à montrer que, si la règle générale est maintenant la prolongation de délai de 5 jours, cette règle souffre les exceptions qu'impose ou que permet la nature des marchandises.

Il y a lieu, enfin, d'observer que très souvent les Compagnies n'usent pas de la totalité des délais qu'elles se sont réservés par les tarifs spéciaux : le principal avantage de ces tarifs est de mettre le transporteur à l'abri des réclamations auxquelles il serait exposé en cas de retard, s'il restait lié par les délais réglementaires.

b. Transports en grande vitesse. — Les tarifs spéciaux pour les transports en grande vitesse ne peuvent, en général, contenir aucune stipulation d'allongement de délai ; les clauses de cette nature seraient en contradiction manifeste avec le caractère même des transports auxquels elles s'appliqueraient.

Cependant, cette règle souffre quelques exceptions. En outre, ainsi que nous l'avons rappelé précédemment, il peut être établi, sur la proposition des Compagnies, aux termes de l'article 50 du cahier des charges, des délais et des prix intermédiaires entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

La Compagnie de l'Est a mis en vigueur, par application de cette disposition, un tarif spécial G. V. n° 12, avec *délai allongé*, dont peuvent profiter la plupart des marchandises. Le délai est de 1 jour, jusqu'à 250 km., et de 2 jours, au delà de 250 km., non compris le jour de la remise et celui

de la livraison à domicile. La taxe est de 0 fr. 275 par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. 76 par tonne et par kilomètre, pour frais de chargement et de déchargement; elle est applicable par fraction indivisible de 10 kg.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a également un tarif d'exportation G. V. n° 20, à délai allongé ; la prolongation est de 24 heures.

On peut encore citer le tarif spécial G. V. n° 21 du Nord, pour le transport des marchandises de Roubaix et Tourcoing à Paris.

3. **Non-responsabilité de la Compagnie pour les déchets et avaries de route** (1). — *a.* Nature et portée de la stipulation. — Jurisprudence antérieure a 1874. — La plupart des tarifs spéciaux comprennent la clause suivante : « La Compagnie ne répond pas des « déchets et avaries de route (2) ».

Nous ne voulons point traiter ici la question générale de responsabilité des Compagnies, pour la conservation et la livraison en bon état des marchandises dont elles effectuent le transport : ce sera l'objet d'un chapitre spécial. Mais nous ne pouvons nous dispenser de faire connaître quels sont le sens et la portée reconnus par l'autorité judiciaire à la clause de non-responsabilité.

Aux termes de l'article 1784 du Code civil, les voituriers par terre et par eau sont « responsables de la perte et des avaries des choses qui leur « sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et « avariées par cas fortuit ou force majeure ».

Le Code de commerce contient en outre les dispositions suivantes :

Art. 98. — « Le commissionnaire (qui se charge d'un transport) est « garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipu- « lation contraire dans la lettre de voiture, hors le cas de force majeure « légalement constaté. »

Art. 103. — « Le voiturier est garant de la perte des objets à trans- « porter, hors le cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que « que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force « majeure. »

Ainsi, en principe, les Compagnies de chemins de fer, qui ont été à

(1) Voir aussi infra le chapitre spécialement consacré à la responsabilité des Compagnies pour la perte ou l'avarie de la marchandise.

(2) Cette clause est parfois complétée ou prend une forme plus précise, par exemple pour l'oxydation des pièces métalliques, la fonte de la glace, la mouille des marchandises transportées en wagon découvert, les avaries causées par le soleil, etc.

juste titre assimilées aux voituriers par terre (1), sont responsables de la perte, des avaries et des déchets, à moins qu'elle n'établissent le vice propre de la chose transportée ou la force majeure. Il y a contre elles une présomption de faute ; cette présomption se justifie par la nature même de leur industrie. Elles sont réputées avoir reçu la marchandise en bon état; l'expéditeur ne pouvant exercer aucune action sur elles au cours du transport, elles doivent être et sont soumises aux règles concernant le dépôt nécessaire.

Peuvent-elles déroger à ce principe par une stipulation de non-responsabilité, même revêtue de l'approbation ministérielle ? Malgré les termes de l'article 98 du Code de commerce qui ne déclare le commissionnaire responsable des avaries ou pertes de marchandises que *s'il n'y a stipulation contraire* dans la lettre de voiture ou force majeure, la jurisprudence et la doctrine ont été longtemps hésitantes à cet égard. Ce n'est qu'en 1874 que la Cour de cassation a définitivement fixé le sens de la clause de non-garantie. Nous nous bornons donc à citer, pour mémoire, les arrêts suivants de cette Cour, antérieurs à 1874 :

— 26 janvier 1859 (Cie de l'Ouest contre Savaglio-Valdo). — Une Compagnie de chemin de fer ne peut stipuler la non-garantie des avaries survenues en cours de voyage aux marchandises transportées, qu'en cas d'emballage défectueux. Par suite, cette clause de non-garantie est nulle, lorsqu'il n'est point constaté que les marchandises transportées se trouvaient dans de mauvaises conditions d'emballage.

— 26 mars 1860 (Cie d'Orléans contre Barbezat et Cie). — Les obligations des voituriers ou des entrepreneurs de voiture et de roulage sont réglées, au cas d'avaries, par les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce. Si, en droit commun, la garantie qui leur est imposée peut être étendue ou restreinte, il ne saurait être stipulé qu'ils ne seront pas responsables de leurs fautes ou de celles de leurs préposés. En effet, une telle stipulation ouvrirait la porte à la fraude et aux plus graves abus, encouragerait la négligence des employés et rendrait inutile la protection que la loi a eu pour but d'accorder aux expéditeurs. Cette clause de non-garantie est nulle, alors même qu'elle se trouverait dans un tarif de chemin de fer homologué par décision ministérielle.

— 24 avril 1865 (Cie de P.-L.-M. contre Descournut et Mouisset). — Le voiturier est responsable des avaries souffertes par la chose transportée, à moins qu'il ne prouve qu'il y a eu force majeure ou vice propre de la chose, même dans le cas où le contrat, rapproché des tarifs de l'entreprise

(1) Voir notamment un arrêt de la Cour de cassation du 29 mai 1866 (Cie de P.-L.-M. contre Delostal) et un arrêt de la Cour de Lyon du 30 juin 1864 (Cie de P.-L.-M. contre Grisard).

de transport, exonérerait ce voiturier de toute responsabilité des avaries de route.

— 29 mai 1866 (Cie de P.-L.-M. contre Delostal). — La Compagnie ne pouvait s'exonérer de sa responsabilité (pour le bris d'une bonbonne d'huile de schiste), en invoquant le tarif spécial où, parmi les marchandises énumérées de la 4e série, figure l'huile de schiste en bonbonne et dans lequel il est énoncé que, pour cette série, la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route. Une telle convention ne peut être entendue en ce sens que la Compagnie ne serait responsable ni de ses fautes, ni de la négligence de ses agents, ce qui serait illicite et encouragerait les abus et les négligences desdits agents. L'expéditeur n'ayant aucun moyen de surveillance sur ses marchandises transportées, ni en gare, ni en cours de voyage, c'est à la Compagnie à prouver que la perte ou l'avarie ne peuvent être le résultat de sa faute, ni de celle de ses agents, ou qu'aux termes de la clause ci-dessus, sainement entendue, elles proviennent du vice propre de la chose. Cette preuve n'ayant pas été faite, l'arrêt attaqué a été bien fondé à condamner la Compagnie à réparer le dommage, qui ne pouvait, dans l'état des faits, résulter que de son fait et de sa faute.

30 mars 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Vautrin-Pallentru et Vidal). — Si la responsabilité des Compagnies est moins rigoureuse pour les marchandises voyageant à prix réduit que pour celles qui sont expédiées au prix ordinaire, ces Compagnies n'en restent pas moins toujours responsables des avaries provenant de leur faute; toute stipulation contraire serait nulle, comme portant atteinte à l'ordre public. Il est déclaré en fait, par le jugement attaqué, que le déficit de 240 litres constaté dans trois fûts d'esprit de vin provient uniquement de ce que ces fûts sont restés exposés aux ardeurs du soleil, par la faute de la Compagnie, qui pouvait facilement et sans frais prévenir cette cause d'avarie. Dans ces circonstances, en déclarant la Compagnie responsable, le tribunal n'a violé, ni les articles 1134 et 1784 du Code civil, ni le tarif spécial n° 13, et a fait une juste application de l'article 103 du Code de commerce aux faits par lui souverainement constatés et appréciés. (Le tarif prévoyait le transport en wagon découvert.)

— 16 février 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Wolff et autres). — Aux termes des articles 103 du Code de commerce et 1784 du Code civil, le voiturier est responsable des avaries de la marchandise par lui transportée, à moins qu'il ne prouve que ces avaries proviennent du vice propre ou de la force majeure. Le jugement constate, en fait, que les vins transportés par la Compagnie ont été avariés par la gelée survenue en cours de voyage, laquelle, à raison de l'époque du transport, devait être prévue par la Compagnie

et ne pouvait être considérée comme un cas de force majeure; il est également constaté par le jugement que la Compagnie ne prouve pas que ses agents aient pris les précautions nécessaires pour la conservation de la marchandise et qu'ainsi elle doit être réputée en faute. Néanmoins, la Compagnie a prétendu s'exonérer de toute responsabilité, en soutenant que l'avarie était la conséquence du mode de transport choisi par les expéditeurs, qui, en adoptant le tarif spécial n° 13, sans demander de wagons couverts, avaient volontairement assumé les risques pouvant résulter d'un transport à découvert. Mais, si les dispositions du tarif spécial comportent implicitement, pour la Compagnie, la faculté de transporter la marchandise à découvert, il n'en résulte pas qu'elle soit dispensée de prendre, pour la conservation de cette marchandise, les précautions que peuvent commander les circonstances survenues en cours de transport, sauf à en être indemnisée, s'il y a lieu, par les expéditeurs. D'ailleurs, le jugement ne constate pas que l'avarie soit résultée uniquement de l'emploi de wagons découverts. Le jugement a donc, à bon droit, décidé dans l'espèce que la demande du tarif spécial par l'expéditeur ne pouvait exonérer la Compagnie des avaries provenant de la faute de ses agents; en statuant ainsi, il n'a violé ni les dispositions du tarif spécial n° 13, ni l'article 103 du Code de commerce, ni l'article 1134 du Code civil.

— 21 novembre 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Carles et Guichard). — Un expéditeur avait la faculté d'opter, pour le transport de ses foins, entre deux modes de transport : 1° le transport au tarif général, qui obligeait la Compagnie à fournir des wagons couverts ou bâchés et la rendait responsable des avaries de route; 2° le transport au tarif spécial, qui accordait une réduction de taxe, mais laissait les frais et risques du chargement et du déchargement à la charge de l'expéditeur et du destinataire et affranchissait la Compagnie de toute responsabilité pour déchets et avaries de route. Il est constaté, en fait, que le foin a été expédié aux conditions du tarif spécial et a été en partie avarié par mouillure, pendant le trajet. La Compagnie a exécuté la convention faisant la loi des parties, en fournissant des wagons non couverts, ni bâchés. En la déclarant responsable de l'avarie, le jugement a formellement violé les dispositions du tarif spécial.

— 21 novembre 1871 (Cie de P.-L. M. contre Maroyer). — Arrêt semblable au précédent.

— 29 janvier 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Brunel). — Arrêt analogue.

Si on jette un coup d'œil d'ensemble sur tous les arrêts que nous venons de relater, on peut en dégager les conclusions suivantes :

1° Jusqu'en 1874, la Cour de cassation a refusé de reconnaître la clause

de non-garantie, en cas de faute de la Compagnie. Cette jurisprudence s'est maintenue depuis.

2° A diverses reprises, elle a admis que la Compagnie ne pouvait déroger aux règles des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce et qu'en tout cas, pour dégager sa responsabilité, le transporteur devait prouver le vice propre ou la force majeure.

3° Dans quelques cas, vers la fin de la période que nous considérons, elle a cependant reconnu la non-responsabilité de la Compagnie, pour des avaries provenant du mode même de chargement et de transport librement accepté par l'expéditeur.

b. Jurisprudence de la cour de cassation depuis 1874. — Nous arrivons maintenant aux arrêts particulièrement importants de 1874 :

— 4 février 1874 (Cie de P.-L.M. contre Tournadre). — Le tarif P. V. n° 71 de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée portait que la Compagnie ne répondait pas de la perte ou de l'avarie des cabas, sacs vides ou autres emballages transportés au retour en franchise. Deux ballots de sacs vides transportés aux conditions de ce tarif sont perdus. La Cour de cassation annule un jugement, qui avait néanmoins condamné la Compagnie, et base sa décision sur les considérants que voici : « Si, à la différence des commis-« sionnaires pour les transports par terre ou par eau, les Compagnies de « chemins de fer, établies dans un intérêt général, ne peuvent stipuler (par « des conventions particulières et sans l'autorisation de l'Administration) « qu'elles ne seront pas garantes de la perte ou de l'avarie des objets par « elle transportés, il en est autrement lorsqu'une telle clause est inscrite « dans leurs tarifs homologués par ladite Administration ; en effet, les « conditions que contiennent ces tarifs sont légalement obligatoires pour « les expéditeurs comme pour elles-mêmes. *Si la disposition dont il s'a-« git n'a pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité « pour les fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, « contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve à la charge de « l'expéditeur.* »

— 22 avril 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Guichard). — Des sacs vides sont transportés gratuitement au retour, aux conditions du tarif spécial P. V. n° 71 qui avait déjà donné lieu à l'arrêt précédent. Le tribunal déclare la Compagnie responsable et la Cour de cassation confirme le jugement par un arrêt ainsi motivé : « Le jugement ne méconnait pas que « les dispositions des tarifs régulièrement homologués sont obligatoires « pour les expéditeurs comme pour les Compagnies. Il reconnait particu-« lièrement que le tarif n° 71... formait la loi des parties, qui en récla-

« maient d'ailleurs, l'une et l'autre, l'application ; il décide seulement que « cet affranchissement de la responsabilité de la perte ou de l'avarie des « objets transportés en exécution du tarif 71 ne dégage pas la Compagnie « de la responsabilité des fautes commises par elle ou par ses agents. — « La distinction ainsi faite entre la responsabilité de la perte ou de l'avarie « des colis et la responsabilité de la faute de la Compagnie ou de ses « agents est exacte ; en reconnaissant la nécessité de dégager la Compagnie « de la garantie de la perte ou de l'avarie des objets transportés dans la « condition spéciale du tarif n° 71, ce tarif ne va pas jusqu'à affranchir « la Compagnie de la responsabilité des actes dommageables, plus ou « moins délictueux, commis par elle ou ses agents, et les soustraire à « l'application des articles 1382 et suivants du Code civil. — *Il en résulte,* « *d'une part, que c'est à l'expéditeur à faire la preuve de la faute qu'il* « *impute à la Compagnie ou à ses agents, lesquels, cette preuve faite, ne* « *peuvent échapper à l'obligation de réparer le dommage que cette faute a* « *causé, et, d'une autre part, qu'à défaut de toute imputation de faute ou* « *de preuve de cette imputation, il n'existe qu'un fait matériel de perte ou* « *d'avarie, qui n'engage aucune responsabilité.* »

Ces deux arrêts consacrent la clause de non-garantie, en l'interprétant en ce sens que la Compagnie demeure responsable de sa faute ou de celle de ses agents, mais que la présomption de faute instituée par l'article 1784 du Code civil est détruite et que le fardeau de la preuve incombe à l'expéditeur au lieu d'incomber au transporteur.

Depuis, la Cour de cassation n'a cessé de statuer dans le même sens. Voici, parmi ses décisions, celles qui méritent plus spécialement d'être mentionnées :

— 31 mars 1874 (Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres). — Rejet d'une demande en indemnité, pour mouillure de déchets de coton transportés aux conditions d'un tarif spécial qui laissait le bâchage à la charge de l'expéditeur.

— 14 juillet 1874 (Venin-Bouchinot contre Cie de l'Ouest). — Rejet d'un pourvoi contre un arrêt qui avait repoussé une demande en indemnité pour bris d'un objet de fonte moulée, l'expéditeur ne se basant que sur une conjecture pour alléguer la faute de la Compagnie.

— 4 janvier 1875 (Cie de P.-L.-M. contre Morelière et André). — Rejet d'une demande en indemnité pour perte de sacs vides, les expéditeurs n'ayant prouvé, ni même offert de prouver, que la perte provenait de la faute de la Compagnie ou de ses agents, et se fondant seulement sur ce que la Compagnie ne justifiait d'aucun fait de force majeure expliquant ladite perte.

— 5 janvier 1875 (Cie de P.-L.-M. contre May et Cie des Dombes). — Confirmation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour perte de sacs vides, en constatant souverainement que, dans les circonstances de l'affaire et eu égard au peu de longueur du parcours, la perte résultait de la négligence ou de l'infidélité des agents.

— 14 décembre 1875 (Cie de P.-L.-M. contre Pisani). — Arrêt analogue à celui du 4 janvier 1875.

— 28 décembre 1875 (Dayraud contre Cie du Midi). — Arrêt analogue à celui du 31 mars 1874, pour des fourrages mouillés.

— 24 janvier 1876 (Cie de P.-L.-M. contre Abegg, Collet et Cie). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour perte de sacs vides, sans qu'aucune faute eût été établie à sa charge.

— 6 février 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Stable et Cie). — Décision semblable, pour avarie de deux estagnons d'huile d'olive arrivés complètement vides.

— 30 mai 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Gouirand et Schœffholtz). — Décision identique à la précédente.

— 24 juillet 1877 (Cie de l'Est contre Boichet). — Décision analogue, pour des pommes de terre gelées.

— 7 août 1878 (Cie du Midi contre Alaux). — Décision analogue à celle du 31 mars 1874, pour des foins.

— 10 décembre 1878 (Cie d'Orléans contre Chapon). — Décision analogue, pour coulage de vin.

— 9 juillet 1879 (Cie de P.-L.M. contre Gignoux et Cie). — Décision analogue, pour coulage d'huile.

— 6 août 1879 (Cie du Nord contre Deharbes Radix). — Décision analogue, pour manquant dans un chargement de charbon.

— 4 août 1880 (Cie d'Orléans contre Marty et Hérisson). — Décision semblable à celle du 10 décembre 1878.

— 4 août 1880 (Cie de l'Est contre de Gandrut). — Annulation d'une condamnation prononcée pour destruction d'emballages vides par un incendie en cours de route, sans que l'expéditeur eût fait la preuve que cet incendie avait été provoqué par l'imprudence des agents ou le défaut de précautions leur incombant.

— 5 janvier 1881 (Cie de l'Est contre Hannier). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour manquant dans un chargement de houille, en se fondant uniquement sur le défaut de pesage du wagon lors de la remise par la Compagnie précédente, alors que ce pesage n'était pas obligatoire.

— 2 février 1881 (Cie du Midi contre Nègre). — Annulation d'une condamnation pour coulage de trois-six.
— 23 août 1881 (Cie de l'Est contre Desthorets). — Décision analogue à celle du 24 janvier 1876.
— 30 novembre 1881 (Cie du Midi contre Péponey). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour mouillure de pains de sucre, en se fondant non sur des faits précis, mais sur de simples inductions, relativement au transport en wagons découverts ou dans des wagons mal fermés.
— 27 décembre 1881 (Cie de P.-L.-M. contre Guès, Rose et Barral). — Confirmation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie, pour mouillure de foin résultant du mauvais état des bâches mises par elle à la disposition de l'expéditeur. (Le chargement n'incombait pas à la Compagnies ; mais celle-ci fournissait les bâches.)
— 8 février 1882 (Cie de l'Est contre Sauvageot et autres. — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour mouille de feuilles de zinc, en lui imputant, sans préciser aucun fait, un manque de soins et en considérant comme une faute de sa part : 1° d'avoir déchargé le wagon avant d'avoir prévenu le destinataire ; 2° d'avoir fait camionner la marchandise à domicile avant toute vérification et sans y être autorisée. (De ces deux derniers faits, le premier n'était que l'exercice légitime des droits et même l'accomplissement d'une des obligations de la Compagnie ; l'autre était sans relations avec l'avarie.)
— 28 février 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Adida frères). — Décision analogue à celle du 24 janvier 1876.
— 13 mars 1882 (Cie de P.-L.-M. contre Moulin, Assorin, Jullien et Cie). Décision semblable à celle du 24 janvier 1876.
— 10 mai 1882 (Cie de l'Est contre Deresse). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour avaries causées à des tôles par la rouille, sans relever aucune faute à sa charge et alors que le tarif spécial dégageait explicitement sa responsabilité pour les avaries de cette nature.
— 24 mai 1882 (Cie du Midi contre Despaux et Cie). — Confirmation de la condamnation de la Compagnie pour mouille de sacs d'avoine. La Compagnie avait commis une double faute : 1° en transportant une partie des sacs dans des wagons découverts, garnis de bâches qui étaient en mauvais état et qui étaient disposées de manière à retenir la pluie plutôt qu'à en préserver la marchandise ; 2° en mélangeant, sans précaution, des sacs mouillés et des sacs secs dans des wagons couverts.
— 19 décembre 1882 (Leroux, Durandry contre Cie de P.-L.-M.). — Confirmation d'un jugement qui avait repoussé une action contre la Compa-

gnie pour coulage de vin, en se fondant sur ce que le demandeur ne prouvait aucune faute de cette Compagnie.

— 3 janvier 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Varaldi). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour avarie d'une expédition d'eau de roses par la gelée, sans qu'aucune faute fût établie.

— 3 janvier 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Lionne). — Décision analogue à celle du 24 janvier 1876.

— 30 janvier 1883 (Cie du Nord contre Pers et Fiévet). — Décision semblable, pour avaries de fer par la rouille.

— 9 avril 1883 (Cie du Nord contre Duflot). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie, pour avaries causées à des feuilles de zinc par la pluie et la gelée. Aucune faute n'était établie à la charge de la Compagnie; celle-ci avait, à la vérité, accepté une expertise amiable, mais sans reconnaître sa responsabilité.

— 9 avril 1883 (Cie du Nord contre Capon). — Annulation d'une condamnation pour manquant dans un lot de tourteaux. Aucune faute n'était relevée à la charge de la Compagnie.

— 9 mai 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Michaudon). — Décision analogue à celle du 24 janvier 1876, pour perte d'emballages vides.

— 23 mai 1883 (Cie du Nord contre Lamourette et Leroux frères et Fourré). Décision analogue, pour avarie à un tambour peigneur.

— 10 juillet 1883 (Cie du Nord contre Dumondelle). — Décision analogue, pour avaries à des pierres de taille.

— 5 novembre 1883 (Cie de Bône-Guelma contre Péclat-Maunder). — Décision analogue, pour déchet sur un chargement de blé. La Compagnie avait accepté une expertise ; mais cette mesure n'équivalait pas à la reconnaissance d'une faute de sa part.

— 19 novembre 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Flory). — Décision analogue, pour perte de sacs vides. Le jugement se bornait à affirmer que la perte résultait de la négligence ou de l'infidélité des agents, sans articuler aucun fait précis. Le chef de la gare de destination avait annoncé que des recherches allaient être faites ; un autre chef de gare avait annoncé que la réclamation allait être examinée et qu'il y serait donné une solution à bref délai ; ces deux avis n'équivalaient pas à la reconnaissance d'une faute.

— 9 janvier 1884 (Cie de P.-L.-M. contre Nègre). — Confirmation d'une condamnation prononcée contre la Compagnie, pour avaries d'un lot de sucre que celle-ci avait commis la faute de laisser exposé à l'humidité en le déposant sur le sol.

— 11 février 1884 (Cie de P.-L.-M. contre Turret). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour perte d'emballages vides,

en se fondant uniquement sur des indications tirées, soit de l'étendue restreinte du parcours, soit du poids, soit du volume ou de la destination spéciale des emballages.

— 5 mars 1884 (Cie du Midi contre Nègre et Rommel frères). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour déchet sur une pipe de troix-six, en lui imputant à faute de ne point avoir remarqué le coulage et de ne point avoir pris les mesures nécessaires pour y remédier. (La Compagnie ne pouvait ainsi exercer une surveillance de tous les instants et procéder à des réparations en cours de route.)

— 10 juin 1884 (Cie de l'Est contre Dormoy et Remy-Noisette). — Confirmation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour avaries d'objets de fonte, en déduisant la faute de la Compagnie d'un rapprochement entre la nature de l'avarie et les bonnes conditions de l'emballage et en concluant de ce rapprochement qu'il y avait eu nécessairement imprudence et maladresse dans le chargement, l'arrimage et le déchargement par les employés du chemin de fer.

— 7 juillet 1884 (Cie de l'Est contre Capitain-Geny et Cie). — Décision semblable. Le jugement s'appuyait sur un rapport d'expertise.

— 26 août 1884 (Cie de l'Ouest contre Poupinet). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour bris d'objets de fonte, en se bornant à invoquer le défaut de réserves de la Compagnie lors de l'expédition et l'usage du transport de la quincaillerie sans emballage.

— 30 décembre 1884 (Cie de l'Est contre Henriot). — Décision analogue à celle du 24 janvier 1876.

— 4 février 1885 (Administration des chemins de fer de l'État contre Laurent et Marot). — Annulation d'un jugement qui avait condamné l'Administration des chemins de fer de l'État pour coulage de fûts d'eau-de-vie, par suite du défaut de serrage des cercles. Le jugement avait imputé à faute à la Compagnie de ne point avoir pris, en cours de route, les mesures nécessaires pour empêcher la déperdition de la marchandise.

— 16 mars 1885 (Cie de l'Est contre Meugniot). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour avaries à des faitières en fonte, en se fondant sur ce que la clause de non-garantie devait s'appliquer exclusivement aux intempéries ou accidents de force majeure.

— 24 mars 1885 (Cie d'Orléans contre Chadefaud). — Annulation d'un jugement qui, sans préciser aucune faute, avait condamné la Compagnie pour bris de caisses contenant des verres à vitre.

— 14 avril 1885 (Cie de P.-L.-M. contre Faussenq). — Décision analogue, pour mouillure de foin.

— 22 avril 1885 (Cie de l'Est contre Viard et Milan). — Décision semblable à celle du 4 février 1885.

— 9 mars 1886 (Cie de l'Est contre Chuchu). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour bris d'objets en fonte, en attribuant l'avarie à un choc violent et anormal, mais sans constater aucun fait constitutif de la faute de la Compagnie.

— 29 mars 1886 (Cie de l'Est contre Bernodat). — Confirmation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour avaries d'objets en fonte, en déduisant la faute d'un défaut de soin des agents.

— 29 mars 1886 (Cie de l'Est contre Geoffroy-Jobard). — Espèce semblable.

— 29 mars 1886 (Cie de P.-L.-M. contre Benoît). — Espèce semblable à celle du 9 mars 1886.

— 5 mai 1886 (Cie d'Orléans contre Barroumes). — Annulation d'un jugement qui avait condamné la Compagnie pour mort d'un animal, en attribuant l'accident à un vice du matériel, mais sans preuve à l'appui.

— 3 novembre 1886 (Cie de P.-L.-M. contre Duprez). — Décision semblable à celle du 5 mars 1884, pour coulage d'un wagon-réservoir de trois-six.

— 19 janvier 1887 (Bourcellier contre Cie de l'Est). — Rejet d'une action contre la Compagnie, pour bris d'objets en fonte. Le tarif portait que la Compagnie ne serait responsable que des avaries imputables à des chocs résultant d'accidents et se bornerait : 1° à rembourser la taxe afférente aux objets reconnus brisés à l'arrivée; 2° à les ramener gratuitement à la gare expéditrice. Le requérant ne faisait pas la preuve qu'il se fût produit un choc accidentel en cours de route.

— 1er février 1887 (Cie de l'Est contre Nanquette et Cie). — Confirmation d'un jugement de condamnation contre la Compagnie, pour avaries par suite d'un choc dû à la négligence, à la maladresse et au défaut de précautions du personnel.

c. Résumé. — En résumé, les principes définitivement admis par la Cour suprême, comme devant servir de base à l'interprétation et à l'application de la clause de non-garantie, sont les suivants :

1° Cette clause n'a en elle-même rien de contraire à l'ordre public, pourvu qu'elle ne soit pas interprétée comme devant couvrir même les fautes de la Compagnie.

2° Elle n'affranchit pas la Compagnie de la responsabilité des fautes commises par elle ou par ses agents.

3° Elle a pour résultat, contrairement aux règles du droit commun en matière de transport, de renverser le fardeau de la preuve et de le mettre à la charge des expéditeurs ou des destinataires.

Ces principes, consacrés aujourd'hui par de nombreux monuments de jurisprudence, ne peuvent plus être remis en discussion. Proposés par Troplong et admis, dès 1860, par la cour de Bordeaux, ils ont été combattus par plusieurs auteurs; nous les jugeons, pour notre compte, absolument rationnels.

Sans doute, l'article 1784 du Code civil, en déclarant le transporteur responsable de la perte ou de l'avarie de la marchandise, sauf le cas fortuit ou la force majeure, et en mettant à sa charge la preuve de ces exceptions, a obéi à de puissantes considérations tirées de l'impossibilité où se trouve l'expéditeur de suivre toutes les phases et tous les incidents du transport, de constater toutes les fautes du voiturier, d'intervenir pour empêcher ces fautes ou en atténuer les effets.

Cependant on ne saurait interdire à un expéditeur de renoncer librement au bénéfice de l'article 1784 et de rentrer volontairement sous le régime des règles ordinaires en matière de dommage, s'il trouve une compensation suffisante dans la réduction du prix de transport.

Les contrats ainsi formés doivent, en vertu de l'article 1134 du Code civil, tenir lieu de loi à ceux qui les ont faits. Ils ne devraient être réputés nuls et non avenus que s'ils déchargeaient le transporteur de toute responsabilité pour son dol et sa faute.

Les organes de l'industrie et du commerce ne s'en sont pas moins élevés fréquemment contre la clause de non-garantie. Mais cela tient surtout à ce qu'elle est imparfaitement libellée et, par suite, mal comprise. Dans les termes où elle est conçue, elle apparaît à quiconque n'a pas une certaine connaissance du droit et de la jurisprudence, comme impliquant une décharge absolue de responsabilité, même en cas de dol ou de faute; son but et son effet ne semblent pas être exclusivement de détruire la présomption de faute instituée par l'article 1784 du Code civil et de mettre la preuve à la charge de l'expéditeur et du destinataire. Il y aurait eu quelque avantage à profiter de la réforme des tarifs pour adopter une rédaction plus précise et plus conforme à la jurisprudence.

On a invoqué aussi contre la clause de non-garantie, même interprétée comme elle l'a été par la Cour de cassation, les obstacles qui s'opposent à la preuve de la faute par l'expéditeur. Ces obstacles sont réels. Mais il faut compter sur les tendances libérales de l'autorité judiciaire, qui, tout en respectant les droits des Compagnies, a cependant une certaine latitude d'appréciation. Les tribunaux peuvent, en effet, baser leurs jugements, non seulement sur des faits matériels, mais encore sur des présomptions, pourvu que ces présomptions soient graves, précises et concordantes

(Art. 1353 du Code civil); nous avons vu précédemment divers cas où ils avaient usé de cette faculté (Cour de cassation, 5 janvier 1875, 10 juin 1884, 7 juillet 1884, 29 mars 1886).

Il y a lieu, en outre, de remarquer que la faute peut consister simplement en un défaut de soins donnés à la marchandise. Le transporteur est dépositaire (Art. 1782 du Code civil); il doit apporter, dans la garde de la chose qui lui a été confiée, les mêmes soins qu'à la garde des choses qui lui appartiennent, alors surtout qu'il s'agit d'un dépôt salarié, et la conserver en bon père de famille (Art. 1136, 1927 et 1928 du Code civil et art. 49 du cahier des charges). La clause de non-garantie n'a nullement pour conséquence de le soustraire à l'obligation d'apporter à l'exécution du contrat de transport les soins qui n'ont pas un caractère exceptionnel et qui ne sont pas incompatibles avec les nécessités du service. Nous rappelons, à cet égard, les arrêts précédemment cités de la Cour de cassation des 16 février 1870, 24 mai 1882, 9 janvier 1884, 5 mars 1884, 4 février 1885, 29 mars 1886.

Telles sont les indications qu'il nous a paru utile de donner sur la valeur et le sens de la clause de non-garantie. Les développements dans lesquels nous sommes entré se justifient par l'importance exceptionnelle de cette stipulation des tarifs spéciaux, par les nombreuses litiges auxquels elle a donné naissance et par les critiques qu'elle a provoquées, soit de la part des commerçants, soit de la part des juristes.

4. **Expédition par wagon complet ou minimum de tonnage.** — *a.* Clause du wagon complet. — Excédents. — Parmi les tarifs spéciaux, il en est un grand nombre, notamment pour la petite vitesse, qui stipulent l'expédition par wagon complet.

Cette stipulation affecte deux formes différentes.

Pour les animaux, la taxe est le plus souvent fixée par wagon et par kilomètre, et l'expéditeur peut charger à ses risques et périls le nombre de têtes qu'il juge convenable.

Pour les marchandises, la taxe est fixée par tonne et par kilomètre et l'expéditeur ne peut bénéficier du wagon complet qu'à la condition de fournir un chargement, dont le minimum est généralement de 5 000 ou de 10 000 kilogrammes (mais varie parfois entre ces limites ou descend exceptionnellement à 4 000 et même à 3 000 kilogrammes, eu égard à la nature, à la valeur et au poids spécifique des marchandises), ou tout au moins à la condition de payer pour ce poids (1).

(1) Certains tarifs spéciaux de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contiennent

Ces chiffres constituent des minima; les expéditeurs ont la faculté d'employer la capacité entière des wagons mis à leur disposition, pourvu qu'ils ne dépassent pas la charge maximum dont le véhicule est susceptible, ni les dimensions du gabarit. Les Compagnies ont tout avantage à concéder cette faculté, qui diminue le poids mort de leurs trains et leurs dépenses d'exploitation. Aussi la trouve-t-on explicitement indiquée dans les conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux du Nord, de l'Est et d'Orléans, récemment homologués.

Cependant les Compagnies ne sont pas tenues de fournir des wagons capables de recevoir un chargement supérieur au minimum prévu par le tarif (Cour de Caen, 17 février 1873, Cie de l'Ouest contre Augé).

Si l'expéditeur disposant de plusieurs wagons y chargeait un poids inférieur au minimum, il perdrait le bénéfice du tarif spécial. C'est ce qu'a jugé avec raison la cour de Paris, par un arrêt du 18 février 1884 (Administration des chemins de fer de l'État contre Seurat-Chambon, Cies de P.-L.M. et de l'Est). Dans l'espèce, l'expéditeur invoquait la faute de l'Administration qui avait effectué le chargement; mais la cour n'a pas accueilli ce moyen, parce que le tarif, seul obligatoire pour les deux parties, laissait la manutention aux soins de l'expéditeur et du destinataire.

Qu'arrive-t-il lorsqu'un envoi nécessite l'emploi de plusieurs wagons et qu'il se trouve un excédent de poids inférieur au chargement minimum d'un wagon? La question est réglée pour les réseaux du Nord, de l'Est et d'Orléans par les conditions communes à tous les tarifs spéciaux de chacun de ces réseaux; l'excédent est soumis, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit au prix du tarif général, soit au prix du tarif spécial calculé sur le minimum de tonnage exigé pour ce tarif; dans tous les cas, l'expédition entière est régie par les conditions du tarif spécial. Si, par exemple, l'excédent d'une expédition faite au prix d'un tarif spécial par wagon complet de 5 000 kg. est de 3 000 kg., il est taxé pour 3 tonnes au tarif général ou pour 5 tonnes au tarif spécial, selon que l'une ou l'autre de ces taxes est plus avantageuse pour l'expéditeur; il reste d'ailleurs sous l'empire des clauses du tarif spécial, dont l'application s'impose, ne fût-ce qu'au point de vue des délais et pour ne scinder ni le transport, ni la livraison, ainsi qu'au point de vue des opérations de chargement ou de déchargement, quand ces opérations incombent à l'expéditeur et au destinataire.

la stipulation du wagon complet, mais sans déterminer le minimum du tonnage; il y a là une lacune regrettable.

La même disposition se retrouve dans les tarifs de plusieurs autres Compagnies.

A défaut de stipulation de cette nature, l'expéditeur reste libre de choisir entre le tarif spécial, sauf à payer pour le poids minimum, et le tarif général, en ne payant que pour le poids effectif; mais, dans ce dernier cas, il n'est pas soumis aux conditions du tarif spécial. Nous signalons en passant, tout en faisant les réserves les plus expresses, un jugement du 19 janvier 1870, par lequel le tribunal de commerce de Metz a déclaré le tarif spécial applicable de droit aux excédents, en se fondant sur l'incompatibilité de la division des expéditions et de la différence des délais de livraison avec les besoins du commerce.

b. Clause du minimum de tonnage. — Beaucoup de tarifs spéciaux sont subordonnés, non point à l'expédition d'un wagon complet, mais à l'expédition d'un poids minimum ou au paiement de la taxe correspondant à ce minimum.

Le tonnage minimum varie dans des limites très étendues. Il est très fréquemment de 1 000 kg. Mais il descend souvent à des chiffres de beaucoup inférieurs, notamment pour la grande vitesse. Sur le réseau de Lyon, il est fixé, dans un grand nombre de cas, à 5 000 kg. et substitué ainsi à la clause du wagon complet en vigueur sur d'autres réseaux, ce qui empêche la question des excédents de se poser, toute l'expédition étant nécessairement régie par le tarif spécial. On peut citer certains tarifs, qui prévoient des prix extrêmement bas pour les matières pondéreuses expédiées par très grande masse, de manière à constituer des trains complets : par exemple, le tarif P. V. n° 11 de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, pour les expéditions de sable de 200 tonnes au moins, entre des points déterminés.

Pour les animaux, la clause du minimum de tonnage est remplacée par celle du minimum de nombre.

c. Observations sur les chargements mixtes. — En traitant des tarifs généraux, nous avons fait connaître que les expéditions composées de marchandises de séries différentes sont taxées d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature où du poids des objets transportés, auquel cas les marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent.

Il peut arriver qu'un expéditeur, désirant profiter d'un tarif spécial, réunisse également des marchandises de diverses natures pour constituer le minimum de tonnage ou le chargement d'un wagon complet.

Divers cas sont à distinguer :

1° Les marchandises, quoique différentes, sont soumises aux mêmes taxes et aux mêmes conditions ; leur réunion est licite, aux termes d'un arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1874 (Cie d'Orléans contre Maréchal).

2° Les marchandises sont soumises à des taxes différentes, mais aux mêmes conditions de transport. Bien que discutable, la réunion peut être encore considérée comme licite, à charge par l'expéditeur de payer la taxe la plus élevée : l'expéditeur ne peut évidemment prétendre à une ventilation analogue à celle du tarif général, puisque la division rendrait les tarifs spéciaux inapplicables.

En fait, certains tarifs spéciaux pour le transport des animaux par wagon complet interdisent la réunion ; d'autres l'autorisent, moyennant le paiement de la taxe la plus élevée.

3° Les marchandises sont soumises à des conditions différentes. Dans ce cas, la réunion est généralement impossible.

5. Chargement et déchargement par l'expéditeur et le destinataire. — En général, les tarifs spéciaux pour les marchandises en vrac, c'est-à-dire non emballées, dont le maniement peut donner lieu à des avaries, stipulent que le chargement et le déchargement devront être opérés par les soins et aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, sous la surveillance de la Compagnie. Il est bien entendu qu'alors la Compagnie ne perçoit rien pour cette double manutention.

Parfois, tout en maintenant le principe de cette obligation, la Compagnie prévoit qu'elle pourra, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, se charger de l'une ou l'autre des opérations ou de toutes deux, en percevant la taxe correspondante ; on trouve cette disposition, à titre général, en tête des tarifs spéciaux de l'Est et d'Orléans, avec indication que la taxe perçue sera de 30 centimes par tonne et par opération, non compris les frais de gare. Mais la Compagnie reste libre d'accéder à la demande ou de ne pas y déférer (Cour de cassation, 8 août 1883, Cie du Midi contre Demay et Fouet). A peine avons-nous besoin de faire remarquer qu'en usant de la faculté qu'elles se réservent ainsi, les Compagnies doivent respecter le principe de l'égalité de traitement des expéditeurs et ne point refuser à l'un ce qu'elles accorderaient à l'autre, sauf empêchement péremptoire.

Dans d'autres cas, plus rares, le chargement et le déchargement, au lieu d'être obligatoires pour les expéditeurs et les destinataires, sont facultatifs pour eux. Si les intéressés profitent de la clause introduite à cet effet dans les tarifs, ils sont dispensés du paiement de la taxe correspondante.

6. **Applicabilité des tarifs généraux en ce qui n'est pas contraire aux stipulations expresses des tarifs spéciaux.** — Les tarifs généraux constituent en quelque sorte le droit commun pour les transports. Il est donc manifeste que l'application des tarifs spéciaux doit rester soumise à toutes les conditions du tarif général, en ce qui n'est pas contraire aux dispositions particulières expressément stipulées dans les tarifs spéciaux.

Cette règle fondamentale est rappelée dans la plupart des tarifs spéciaux des Compagnies.

§ 2. — CONDITIONS SECONDAIRES OU EXCEPTIONNELLES

DES TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES

1. Conditions onéreuses pour les expéditeurs et les destinataires. — A côté des conditions essentielles que nous venons de passer en revue, il en est d'autres qui ont moins d'importance et qui n'ont pas le même caractère de généralité.

Ces conditions sont extrêmement nombreuses. Nous ne saurions les relater toutes. Il suffira de donner une énumération sommaire de celles qui se rencontrent le plus fréquemment ou qui méritent plus particulièrement d'être signalées.

Nous distinguerons d'ailleurs entre les clauses onéreuses pour le public et celles qui lui sont, au contraire, avantageuses.

Voici, tout d'abord, les conditions onéreuses pour les expéditeurs et les destinataires :

1. — Obligation de prévenir la gare de départ, un certain temps à l'avance, de la nature et de l'importance des expéditions.

Obligation d'accepter néanmoins les wagons disponibles, sans pouvoir exiger des véhicules d'un type déterminé.

2. — Obligation d'accepter des wagons découverts.

Obligation, s'il y a lieu, de faire le bâchage et le débâchage, en se servant de bâches appartenant à l'expéditeur.

Obligation de payer une redevance déterminée pour les bâches que fournirait la Compagnie.

3. — Obligation de livrer les wagons ou les emballages plombés (la Compagnie étant déchargée de toute responsabilité, si elle rend les plombs intacts).

4. — Prescriptions diverses pour le conditionnement des marchandises.

5. — Obligation de faire des expéditions distinctes par quantités déterminées et de fractionner en conséquence les déclarations d'expédition et, le cas échéant, les pièces de régie (acquits-à-caution, etc.).

6. — Limitation du poids des colis.

7. — Expédition par des trains déterminés.

8. — Faculté pour la Compagnie de faire le pesage à l'arrivée ou dans une gare intermédiaire, si la gare de départ est dépourvue des engins nécessaires, et de rectifier en conséquence la taxe fixée d'après la déclaration de l'expéditeur.

9. — Obligation de faire accompagner l'expédition en cours de transport, de donner les soins voulus aux animaux expédiés, d'assurer le graissage des locomotives et tenders transportés par la Compagnie.

10. — Obligation de camionner, non seulement au départ, mais encore à l'arrivée.

11. — Paiement d'une taxe déterminée pour les appareils de manutention.

12. — Limitation de l'indemnité en cas de retard, soit lorsque ce retard n'excède pas un chiffre donné, soit même quelle qu'en soit l'importance. (Tantôt la limite est fixe, tantôt elle varie avec la durée du retard. Dans certains cas, elle correspond à la totalité ou à une fraction du prix de transport; dans d'autres cas, elle est arrêtée à un chiffre différent.)

13. — Décharge de toute responsabilité en cas de retard.

14. — Allongement du délai de remise des marchandises, après l'arrivée des trains.

15. — Limitation de la responsabilité en cas de perte, de soustraction, de vol et d'incendie, à la valeur déclarée, pour certaines expéditions taxées ad valorem; renonciation à tout recours en indemnité supplémentaire, même pour faits personnels.

16. — Limitation de responsabilité en cas d'avarie (par exemple, remise de la taxe et retour gratuit des pièces brisées, jusqu'à la gare d'expédition).

17. — Renonciation à tout recours, en cas de perte et même de détournement. (La décharge de responsabilité, en cas de perte, s'applique notamment aux emballages vides que les Compagnies transportent gratuitement en retour. Voir divers arrêts de la Cour de cassation cités page 365 et suivantes.)

18. — Renonciation à tout recours pour accidents causés aux personnes qui accompagnent les expéditions.

19. — Décharge de toute responsabilité pour chômage de wagons particuliers, pendant le cours de leurs réparations aux frais de la Compagnie.

20. — Réduction du délai de prescription pour les réclamations relatives aux erreurs de taxation ou aux retards.

21. — Renonciation par le destinataire à toute action, l'expéditeur seul pouvant actionner la Compagnie.

22. — Obligation de fournir certaines justifications pour obtenir, par voie de détaxe, la réduction du tarif spécial.

La plupart de ces clauses n'ont rien que de légitime.

a. C'est ainsi, par exemple, que la limitation de l'indemnité en cas de retard est absolument licite. Les tribunaux ne peuvent, le cas échéant, allouer une indemnité supérieure à celle qui a été prévue et fixée au contrat, sans violer les articles 1134, 1150 et 1152 du Code civil (1) (Cour de cassation, 7 janvier 1868, Cie de l'Ouest contre Debonne ; — 15 mars 1869, Cie du Nord contre Sagnier; — 29 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Weyle; — 23 décembre 1874, Cie de l'Ouest contre Lavieille; — 6 mars 1877, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cie de l'Est; — 27 mars 1878, Cie du Nord-Belge contre Goulden et Cie de l'Est; — 7 août 1878, Cie de la Haute-Italie contre Tomatis et Cie de P.-L.-M. ; — 25 juillet 1881, Cie du Nord contre Virchaux; — 13 août 1884, Cie du Nord contre Calain).

La limitation couvre la responsabilité de la Compagnie, même en cas de faute lourde, et ne perd son effet, conformément à l'article 1150 du Code civil, qu'en cas de dol ou de fraude (Cour de cassation, 15 mars 1869 et 13 août 1884).

Il faut cependant que la stipulation soit précise et puisse être entendue comme embrassant toutes les éventualités. Appelée à statuer sur l'application d'un tarif international qui contenait la clause suivante : « En cas de retard, les Administrations accordent la remise du dixième sur le prix total du transport », la Cour de cassation a décidé, le 3 février 1873 (Cie du Nord contre Jonglez, Hovelacque et Cie), que le défaut de gradation et la modicité de l'indemnité rendaient cette disposition inapplicable aux retards ayant causé un dommage considérable.

On a cité, comme étant en contradiction avec l'arrêt du 3 février 1873, un arrêt du 25 juillet 1881 (Cie du Nord contre Virchaux). Cette contradiction n'existe pas. Le tarif international aux conditions duquel le transport avait été effectué limitait l'indemnité pour perte ou avarie et stipulait expressément qu'en cas de retard le transporteur ne serait responsable que des avaries causées par ce retard. La Cour de cassation a cassé la décision de la cour d'appel, qui, tout en allouant l'indemnité pour avarie, avait en outre accordé des dommages-intérêts pour retard. La stipulation était trop précise pour se prêter à cette interprétation.

b. Les mêmes observations s'appliquent à la limitation de l'indemnité

(1) Art. 1134 : « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui « les ont faites ».

Art. 1150 : « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou « qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation « n'est point exécutée. »

Art. 1152 : « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera « une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué une somme « plus forte ni moindre. »

pour perte ou avarie. A diverses reprises, la Cour de cassation a rejeté la prétention des expéditeurs ou destinataires, de se faire allouer des chiffres supérieurs au maximum ou au forfait contractuel (31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres ; — 25 août 1875, Cie d'Alsace-Lorraine contre Adler et Rousseau ; — 14 août 1876, Cie de l'Est contre Lévy ; — 4 juin 1878, Cie de l'Est contre Camion et autres ; — 25 juillet 1881, Cie du Nord contre Virchaux ; — 21 février 1887, Cie du Midi contre Dutet et Alric).

Quant à la clause de non-responsabilité en cas de perte, elle se justifie et doit être entendue comme celle de non-responsabilité en cas d'avaries ou de déchet (Voir supra, page 361 et suivantes).

Il est, au contraire, quelques stipulations dont la validité peut être considérée comme douteuse ou qui, du moins, prêtent à la critique.

a. Nous signalerons notamment la clause, d'ailleurs extrêmement rare, d'irresponsabilité complète de la Compagnie en cas de retard. En règle générale, aux termes de l'article 104 du Code de commerce, le voiturier est responsable du retard dans l'arrivée de la marchandise, hormis les cas de force majeure ; l'article 97 pose le même principe pour le commissionnaire de transport. Nous ne croyons pas qu'il soit possible pour la Compagnie de se dégager ainsi complètement de la responsabilité de ses fautes.

b. La clause d'irresponsabilité pour vol, soustraction, détournement, peut se justifier si le tarif stipule que la marchandise sera accompagnée par l'expéditeur. Car alors la Compagnie cesse d'être dépositaire et ne joue plus que le rôle pur et simple d'agent de transport.

Sinon, cette clause est contraire à l'ordre public, en ce que le vol, n'étant point en général un cas de force majeure, peut mettre la Compagnie en état de faute et engager sa responsabilité, conformément aux articles 1782 et 1953 du Code civil.

On ne saurait l'interpréter que comme détruisant la présomption de faute et mettant la preuve à la charge de l'expéditeur.

c. Il en est de même de l'irrresponsabilité pour incendie (Cour de cassation, 4 août 1880, Cie de l'Est contre de Grandrut).

d. Nous aurons à traiter plus loin de la prescription dont peuvent se prévaloir les Compagnies pour repousser les actions qui sont exercées contre elles.

Sans contester la légalité du contrat qui réduit les délais ordinaires, nous regrettons qu'une dispositition de cette nature prenne place incidemment et se glisse pour ainsi dire dans un tarif spécial. C'est un point sur lequel nous reviendrons.

e. Il nous paraît inutile d'insister sur la clause, tout exceptionnelle, de renonciation du destinataire à exercer aucune action contre la Compagnie. Une telle renonciation ne serait sans doute pas acceptée par l'autorité judiciaire : car personne ne peut faire l'abandon pur et simple de tous ses droits éventuels.

2. Conditions avantageuses pour les expéditeurs et les destinataires. — Les conditions que l'on rencontre le plus souvent sont les suivantes :

1° Transport gratuit, au retour, soit en grande vitesse, soit en petite vitesse, des fûts, sacs et autres emballages ayant servi à contenir ou à envelopper des marchandises précédemment transportées par la Compagnie. (L'intéressé doit justifier du premier transport par la production du récépissé et faire son envoi dans un délai déterminé, qui est le plus souvent d'un mois.)

Disposition semblable pour les bâches ayant servi à couvrir les wagons, lors du transport de la marchandise.

Traction gratuite des wagons-citernes au retour.

2° Réduction de prix pour le retour des emballages vides.

3° Gratuité ou réduction de la taxe, dans des conditions déterminées, pour les palefreniers qui accompagnent des chevaux, pour les toucheurs qui accompagnent des bestiaux, ainsi que pour leurs chiens, pour les graisseurs qui suivent les locomotives ou tenders. (Dans certains cas, les intéressés ont à produire des certificats pour bénéficier de ces immunités.)

4° Gratuité du transport, au retour, des animaux, instruments, produits et objets admis aux concours agricoles ou aux expositions d'horticulture et de l'industrie. (Les intéressés ont à produire : 1° un certificat constatant le paiement du plein tarif général ou spécial, à l'aller, avec décharge de responsabilité ; 2° un certificat attestant l'admission des objets transportés soit aux concours, soit aux expositions. La production de ces pièces est de rigueur : Cour de cassation, 6 août 1879, Cie d'Orléans contre Marot ; — 16 janvier 1883, Cie d'Orléans contre Duru.)

5° Transport gratuit de certains échantillons, jusqu'à concurrence d'un poids déterminé.

6° Réduction de la taxe, au retour, pour les locomobiles en location.

7° Réduction de poids, pour tenir compte, soit des emballages, soit de la glace dans laquelle des marchandises sont transportées.

8° Exonération de la majoration, pour les marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ou pour les masses indivisibles.

9° Exonération ou réduction de certains frais accessoires.

Disposition aux termes de laquelle les marchandises assujetties à des prix fermes, y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare ou seulement les frais de gare, n'ont pas à acquitter le droit de transmission au passage d'un réseau à un réseau voisin.

10° Réduction du délai réglementaire pour la remise des marchandises avant le départ des trains.

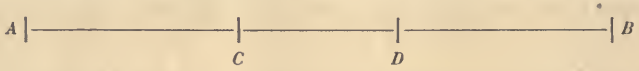
11° Augmentation du délai réglementaire pour l'enlèvement des marchandises après leur arrivée.

---

§ 3. — RÈGLES SPÉCIALES A LA SOUDURE DES TARIFS

1. Définition de la soudure à l'intérieur des réseaux. — La soudure des prix à l'intérieur d'un réseau est une opération qui consiste à fractionner fictivement le parcours de la marchandise et à réunir ou *souder* entre elles les taxes afférentes aux diverses sections, quand la taxe totale ainsi obtenue est inférieure à celle du tarif entre les deux points extrêmes.

Par exemple, une marchandise est transportée de *A* en *B*. Il existe sur le parcours un prix réduit entre deux stations intermédiaires *C* et *D*, et ce prix est assez réduit pour qu'ajouté aux prix des deux transports isolés de



A en *C* et de *D* en *B*, il donne une somme inférieure au prix de *A* en *B*. La marchandise est considérée comme expédiée successivement de *A* en *C*, de *C* en *D* et de *D* en *B*, et la taxe dont elle est passible se déduit de la soudure des trois prix afférents aux parcours partiels.

Aucun texte de loi, de règlement ou de convention ne rend la soudure obligatoire pour les Compagnies (1). Cependant elles l'ont presque toutes admise dans des conditions déterminées, pour les transports en petite vitesse.

Ces conditions varient avec les réseaux ; il convient de les examiner sommairement.

2. Soudure des tarifs intérieurs entre eux. — *a.* Réseau du Nord. — Les taxes des tarifs généraux ou spéciaux peuvent, à la demande de l'expéditeur, être soudées entre elles, si aucune clause spéciale n'interdit cette soudure ; cette dernière réserve est, aujourd'hui, purement théorique.

L'expéditeur peut se borner à inscrire sur sa déclaration d'expédition l'une des mentions : « Tarif spécial. — Tarif réduit. — Tarif le plus réduit. » On peut donc dire que, sur la simple demande du tarif spécial, la soudure s'applique d'office, si elle est avantageuse pour l'expéditeur, et que la Compagnie prend la responsabilité de la recherche et du choix de la combinaison à adopter dans ce but (2).

(1) Tribunal de commerce de la Seine, 14 avril 1869 (Martin Landelle contre Cie de P.-L.-M.).

(2) En cas d'erreur de sa part, la Compagnie en subirait les conséquences, surtout si elle avait été à l'encontre d'une désignation formelle du tarif par l'expéditeur (Cour de cassation, 8 mai 1883, Cie du Midi contre Bona).

Le parcours est divisé en autant de sections qu'il y a de tarifs à appliquer ; l'expéditeur supporte :

1° à chacune des deux gares de départ et d'arrivée, les frais accessoires déterminés par les tarifs appliqués dans la première et la dernière section ;

2° dans chaque section, les taxes des tarifs généraux ou spéciaux applicables entre les gares extrêmes de cette section.

Quand une expédition taxée par voie de soudure emprunte, sur une partie de son parcours, un tarif à base ou à barême kilométrique, ce parcours partiel est taxé suivant sa longueur propre et dans les conditions de minimum de perception que stipule ce tarif.

Il est fait déduction des frais de chargement au départ ou de déchargement à l'arrivée, quand les wagons sont chargés ou déchargés par les intéressés sur un embranchement particulier; il en est de même si l'une ou l'autre de ces opérations est faite par l'expéditeur ou le destinataire, quand les conditions des tarifs appliquées au départ ou à l'arrivée comportent cette faculté.

Les délais de parcours des divers tarifs soudés s'ajoutent entre eux pour former le délai total de parcours; quant aux délais d'expédition et de livraison, ils ne sont comptés qu'une fois.

Si l'un des tarifs soudés stipule la non-garantie de la Compagnie, cette non-garantie s'applique à l'ensemble du parcours. La Compagnie a justifié cette disposition en invoquant : 1° les difficultés auxquelles donnerait lieu, le plus souvent, la recherche du point où se seraient produits soit le déchet, soit l'avarie, soit la perte totale de la marchandise; 2° la nécessité de ne point modifier la condition matérielle du transport dans les différentes sections, et de la régler d'après la stipulation du tarif le plus réduit et non d'après celle du tarif général ou du tarif le moins réduit.

b. Réseau de l'Est. — Les règles en vigueur sur le réseau de l'Est sont analogues à celles que nous venons d'indiquer pour le réseau du Nord. Nous nous bornerons à signaler les différences suivantes.

Aucun cas d'interdiction de la soudure n'a été réservé par la Compagnie.

Le tarif de soudure ne reproduit pas la clause de non-garantie; mais elle résulte des conditions communes à tous les tarifs spéciaux.

Il est précisé que, si l'un des tarifs soudés stipule, dans une partie de son parcours, la condition d'un minimum de tonnage, l'expédition ne paie pour ce poids minimum que sur la section dans l'étendue de laquelle ce tarif est appliqué.

c. Réseau d'Orléans. — Les règles appliquées sur le réseau d'Orléans diffèrent de celles du Nord par la perception, au point de soudure, des droits de gare fixés à 0 fr. 40 par tonne et applicables par moitié aux opérations d'arrivée et à celles de réexpédition, en tant que ces droits ne sont pas déjà compris dans les taxes soudées. Il n'y est pas fait mention des embranchements particuliers. Aucun cas d'interdiction de la soudure n'a été réservé par la Compagnie.

d. Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée. — Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, les règles sont identiques à celles du réseau du Nord, sauf addition d'une clause ainsi conçue : « Toute action basée sur une application inexacte des conditions du présent tarif ne sera recevable que « si elle est formée dans le délai de trois mois à partir de la date de l'expédition. » Nous avons déjà relaté cette exception au droit commun (page 379) et nous nous réservons d'y revenir plus tard, en traitant, dans son ensemble, de la question de la prescription.

Les tarifs de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contiennent quelques interdictions de soudure.

e. Réseaux de l'Ouest et du Midi. — Après avoir ainsi passé en revue les quatre réseaux pour lesquels la réforme générale des tarifs est un fait accompli, nous devons dire quelques mots de la situation actuelle sur les deux autres réseaux concédés aux grandes Compagnies, bien que cette situation doive se modifier prochainement.

La Compagnie de l'*Ouest* n'applique pas la soudure.

Sur le *Midi*, les taxes des tarifs spéciaux portant la clause intitulée « Faculté de soudure » peuvent se souder avec celles du tarif général; elles peuvent également se souder entre elles, si elles font partie d'un tarif spécial autorisant la soudure de ses propres prix. La soudure peut être pratiquée, même quand le parcours total à taxer est prévu par un prix inscrit dans un tarif spécial. La demande doit être faite par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication des tarifs à appliquer, soit par les mots « au tarif spécial » ou « au tarif le plus réduit ».

A chaque point de soudure, il est ajouté 0 fr. 20 par tonne, pour frais de gare, à chacune des deux taxes soudées, à l'exception de celles qui contiennent lesdits frais ou qui font partie d'un tarif exemptant de leur perception. Il n'est rien déduit des prix fermes, intermédiaires qui comprendraient les frais de manutention.

L'expédition est régie, sur son parcours entier, par l'ensemble des conditions de chacun des tarifs appliqués; en conséquence, si l'un des

tarifs stipule la non-garantie, cette clause s'applique de bout à bout. Les délais de parcours des divers tarifs soudés s'ajoutent entre eux pour constituer le délai total.

On a souvent critiqué, pour la Compagnie d'Orléans comme pour la Compagnie du Midi, la perception des frais de gare aux points de soudure, alors qu'en réalité il n'y a pas de réexpédition et par suite pas de dépenses à la charge de l'exploitation. Cette perception devrait disparaître. En y souscrivant, les Compagnies d'Orléans et du Midi conserveraient encore, comme celles du Nord, de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, l'avantage de percevoir dans certains cas, aux points de soudure, des frais de chargement ou de gare, ne correspondant point à des opérations effectives, quand ces frais sont englobés dans des prix fermes irréductibles.

f. Réseau de l'État. — Les tarifs du réseau d'État contiennent les dispositions suivantes:

« Les taxes de tous les tarifs de petite vitesse en vigueur sur le réseau « d'État se soudent les unes aux autres sans addition d'aucune taxe « supplémentaire pour frais de soudure.

« En cas de soudure de deux ou plusieurs taxes, les frais de manuten- « tion (c'est-à-dire les frais de chargement, de déchargement et de gare) « ne sont perçus qu'une seule fois. En conséquence, lorsqu'il y a lieu de « souder un prix exceptionnel (1) avec un prix de barême kilométrique, « les frais de manutention compris dans le prix exceptionnel sont consi- « dérés comme s'appliquant aux deux extrémités du parcours total et ne « sont, en aucun cas, perçus une seconde fois. »

Ce régime est plus libéral que celui des Compagnies, puisqu'il évite le double emploi dans les perceptions afférentes aux frais accessoires.

La rédaction aurait pu être utilement complétée par une disposition relative aux délais. A défaut de cette disposition, on peut se demander si le délai total doit se calculer en ajoutant les délais propres aux diverses sections, ou, au contraire, en ajoutant simplement au délai réglementaire du parcours total les allongements stipulés par les tarifs soudés. Il convient d'ajouter qu'en fait cela a peu d'importance pour l'Administration des chemins de fer de l'État, qui n'hésiterait pas, sans doute, à faire bénéficier l'expéditeur de l'interprétation la plus large.

3. **Soudure des tarifs intérieurs avec des tarifs communs.** — *a.* Réseau du Nord. — La Compagnie admet la soudure des tarifs intérieurs

(1) Prix ferme.

avec les tarifs communs concertés entre elle et les autres Compagnies, mais à la condition expresse que l'expéditeur indique les prix à appliquer et les points entre lesquels cette application doit avoir lieu. Les autres clauses sont celles de la soudure des tarifs intérieurs entre eux.

b. Réseau de l'Est. — Le tarif P. V. n° 28 de la Compagnie de l'Est contient, pour les transports mixtes empruntant les rails d'une autre Compagnie, une série de dispositions qu'il est nécessaire de réunir, bien que quelques-unes aient trait, non point à la soudure des tarifs intérieurs avec des tarifs communs, mais bien à la soudure des tarifs intérieurs de l'Est avec les tarifs de réseaux voisins.

L'expéditeur doit indiquer sur sa déclaration : 1° l'itinéraire à suivre et la gare de transit ; 2° les tarifs à appliquer en deçà et au delà de cette gare.

Si l'expéditeur indique l'itinéraire, mais ne désigne pas explicitement les tarifs à appliquer, en deçà et au delà de la gare de transit, et se borne à porter sur sa déclaration « Tarif réduit — Tarif spécial — Tarif le plus réduit », la gare expéditrice applique : *a.* — au cas où il existe des tarifs communs, le prix le plus réduit donné par ces tarifs ; *b.* — à défaut de tarifs communs, la taxe résultant de la soudure entre les prix les plus réduits, de la gare expéditrice au point de transit, d'une part, et du point de transit à la gare destinataire d'autre part.

Si l'expéditeur n'indique pas l'itinéraire, mais demande l'application des tarifs réduits, la gare expéditrice choisit elle-même l'itinéraire le plus court et établit la taxe par cet itinéraire.

Enfin, si la déclaration ne porte aucune indication, ni d'itinéraire, ni de tarif, la Compagnie détermine elle-même l'itinéraire et taxe l'expédition aux prix des tarifs généraux.

Aucune réclamation ne peut être formulée contre la Compagnie, lorsque le tarif appliqué par elle sur les réseaux voisins ne se trouve pas être le plus réduit de tous ceux qui sont applicables sur le parcours suivi pour le transport de la marchandise.

Les autres clauses sont celles de la soudure des tarifs intérieurs entre eux.

Nous reviendrons plus loin sur celles des conditions précédentes qui ont trait à la soudure aux point de transit. En ce qui concerne spécialement la soudure avec les tarifs communs, nous devons faire remarquer immédiatement que la Compagnie de l'Est n'exige pas impérativement, comme celle du Nord, l'indication explicite des tarifs et des points entre lesquels ils devront être appliqués et qu'elle se charge de rechercher elle-même la

combinaison la plus avantageuse pour l'expéditeur, mais en déclinant toute responsabilité à cet égard ; on ne saurait demander davantage à la Compagnie et exiger de ses agents la connaissance complète des tarifs en vigueur sur les autres réseaux.

c. Réseau d'Orléans. — La Compagnie d'Orléans admet la soudure des tarifs intérieurs avec les tarifs communs, aux mêmes conditions que celle des tarifs intérieurs entre eux ; mais elle exige, dans ce cas, comme la Compagnie du Nord, l'indication précise des tarifs à appliquer et des points entre lesquels leur application doit avoir lieu (cette indication ne pouvant être remplacée par aucune autre mention).

d. Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée. — Il en est de même de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

e. Réseaux de l'Ouest et du Midi. — Les tarifs de la Compagnie de l'Ouest ne prévoient pas la soudure des tarifs intérieurs avec les tarifs communs.

Au contraire, la Compagnie du Midi soude d'office les tarifs communs avec le tarif général, sans qu'il soit besoin d'une demande de l'expéditeur, pourvu que la taxe ainsi établie soit la plus avantageuse pour lui.

f. Réseau d'État. — L'Administration des chemins de fer de l'État assimile les tarifs communs aux tarifs intérieurs.

4. Soudure des tarifs spéciaux entre eux ou avec des tarifs généraux aux points de transit d'un réseau sur l'autre. — La soudure des taxes aux points de transit d'un réseau à l'autre s'impose, à défaut de tarifs communs. Mais comment doit-elle s'opérer ?

Si l'expéditeur désigne l'itinéraire et les tarifs à appliquer, il n'y a aucune difficulté, cet itinéraire doit être suivi (Cour de cassation, 20 juillet 1875, Cie de P.-L.-M. contre Lequeux-Lecot ; — 13 février 1878, Cie du Midi contre Aggery).

S'il ne spécifie pas explicitement ou implicitement l'itinéraire, et s'il se borne à demander le tarif le plus réduit, les Compagnies satisfont, en principe et sauf exceptions justifiées par les circonstances particulières de l'espèce, à toutes leurs obligations, en prenant l'itinéraire le plus court et en soudant les taxes les plus réduites sur chacun des réseaux (Cour de cassation, 3 février 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Dienaide et Desvergnes). La Cour de cassation a même jugé : 1° que, lorsqu'une Compagnie pouvait transporter la marchandise à destination,

soit par ses propres rails, soit par l'intermédiaire d'une autre Compagnie, rien ne la contraignait à adopter la seconde solution, en l'absence d'un ordre contraire, et à se dessaisir ainsi de la marchandise ; 2° qu'elle satisfaisait à tous ses devoirs en appliquant son tarif le plus réduit (22 avril 1885, Cie de l'Est contre Viard et Milan ; — 20 mai 1885, Cie de l'Est contre Bloëme). Ces deux décisions ont été critiquées. Sans soutenir que la Compagnie n'eût pas mieux fait d'agir autrement, nous croyons qu'au point de vue juridique elle était absolument couverte par l'insuffisance des indications de l'expéditeur. Ce serait trop exiger d'une Compagnie que de l'obliger à connaître, non seulement tous ses tarifs, mais encore tous ceux des Compagnies voisines, et surtout à rechercher des combinaisons plus avantageuses à l'expéditeur, pour se dessaisir du transport et se substituer un autre mandataire.

Si l'expéditeur spécifie l'itinéraire et se contente de demander le prix le plus réduit, les Compagnies se conforment à ses intentions, en suivant l'itinéraire indiqué et en appliquant la taxe la plus faible sur chacun des réseaux (1). Il peut se faire que l'une ou l'autre de ces taxes et même toutes deux soient elles-mêmes des taxes de soudure intérieure : les Compagnies ne sont liées, à cet égard, que dans la limite des dispositions de leurs tarifs propres.

Les règles que nous venons d'exposer sont consacrées par les nouveaux tarifs de la Compagnie de l'Est, la seule qui ait réglé la question jusqu'à ce jour.

En principe, la soudure des tarifs aux points de transit comporte le paiement des frais de transmission ; de plus, les prix fermes irréductibles, sauf stipulation contraire, sont appliqués intégralement, alors même qu'ils comprendraient les frais de gare et de manutention. Toutefois nous avons eu déjà l'occasion de dire que la Compagnie du Nord renonçait d'une manière générale à sa part de frais de transmission, en cas d'application de prix fermes de cette nature (Art. 5 des conditions communes à tous ses tarifs spéciaux). Il en est de même de la Compagnie de l'Est. On trouve une clause analogue dans quelques autres tarifs (2).

(1) La Compagnie ne pourrait être recherchée, alors même qu'en fait l'expéditeur aurait pu prendre une combinaison plus avantageuse. (Voir un arrêt de la Cour de cassation du 4 août 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Cave, rendu dans une espèce où l'expéditeur avait demandé le transport par toutes voies de l'État, bien qu'il y eût un itinéraire mixte plus avantageux.)

(2) Le projet de convention récemment élaboré à Berne pour les transports internationaux porte qu'à défaut d'indication de la voie à suivre, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur, mais qu'elle ne peut être responsable des conséquences de ce choix qu'en cas de faute grave.

5. **Observations sur le cas spécial de tarifs communs n'aboutissant pas au point de destination.** — Il peut arriver que la combinaison de prix la plus avantageuse résulte de la soudure entre un tarif commun n'aboutissant pas au point de destination avec un ou plusieurs tarifs intérieurs.

Dans ce cas, trop particulier pour mériter une étude détaillée, l'expéditeur fera bien de spécifier expressément les tarifs à souder.

6. **Cas particulier d'un tarif à base kilométrique appliqué à un transport entre deux points situés sur le même réseau, mais avec emprunt d'une section intermédiaire appartenant à un autre réseau.** — La Compagnie d'Orléans avait un tarif spécial D n° 54, à base de 7 centimes, pour les machines locomotives et tenders parcourant au moins 200 kilomètres ou payant pour cette distance. Des difficultés se sont élevées sur la question de savoir si l'expédition, dont le parcours sur les rails de l'Orléans serait interrompu par l'emprunt d'une section intermédiaire appartenant à un autre réseau, pourrait néanmoins bénéficier de ce tarif pourvu que les longueurs cumulées des deux sections extrêmes donnassent un total de 200 kilomètres. La Compagnie soutenait que les deux transports du point d'expédition au premier point de jonction, puis du second point de jonction au point de destination, devaient être considérés comme absolument distincts. La Cour de cassation a repoussé cette prétention, en se fondant sur ce que le tarif D n° 54 ne distinguait pas entre le cas où le transport sur les rails de l'Orléans était continu et celui où ce transport était interrompu (Cour de cassation, 28 janvier 1885, Cie d'Orléans contre Lachenaud et Administration des chemins de fer de l'État).

La différentiation de la base suivant la distance ne se justifiant que par la continuité du parcours, la Compagnie d'Orléans a inséré dans ses nouveaux tarifs une disposition expresse qui la mettra à l'abri d'une condamnation semblable à celle qu'elle a dû subir en 1885.

7. **Influence de la réforme des tarifs sur les difficultés relatives à la soudure.** — La réforme en cours pour les tarifs généraux et spéciaux de nos grands réseaux apportera avec elle une grande simplification des taxes, facilitera singulièrement les recherches pour les expéditeurs comme pour les Compagnies et réduira notablement les difficultés auxquelles peut donner lieu la question, fort complexe aujourd'hui, de la soudure des taxes.

§ 4. — CLAUSE DES STATIONS NON DÉNOMMÉES

1. But et nature de la clause des stations non dénommées. — Les tarifs spéciaux se présentent souvent sous la forme de prix fermes entre des stations déterminées.

Sans la clause que nous allons indiquer, les parcours intermédiaires, ne profitant point de ces prix fermes, subiraient souvent une taxe supérieure à celle du parcours total, bien que leur longueur soit moindre.

L'Administration y a vu une anomalie qu'elle corrige depuis 1864, d'accord avec les Compagnies, par l'insertion de la clause suivante dans tous les tarifs spéciaux à prix fermes : « Les marchandises, qui se trouvent « dans les conditions déterminées pour profiter des prix du tarif spécial et « qui sont expédiées de ou pour une station non dénommée dans ce tarif, « peuvent profiter des prix dudit tarif en payant pour la distance entière « depuis la dernière station dénommée, située avant le lieu de départ, jus- « qu'à la première station dénommée, située après le lieu de destination, « si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle du tarif général. »

Il y a quelques variantes de rédaction. La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée se borne, par exemple, à inscrire en tête de ses prix fermes la mention : « Prix pour les parcours suivants et parcours intermédiaires « dans la même direction. » Mais le but et la portée de la clause n'en sont pas altérés.

Quand deux stations dénommées sont reliées par deux itinéraires, quel est celui de ces itinéraires dont les stations peuvent bénéficier de la clause des stations non dénommées? Les Compagnies du Nord, de l'Est et d'Orléans ont résolu la question dans leurs nouveaux tarifs, en complétant la clause comme il suit : « Pour l'application de cette disposition, on ne « doit considérer comme comprises entre deux stations dénommées que les « stations qui sont situées sur l'itinéraire le plus court entre les deux sta- « tions dénommées. » La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée vise, comme nous l'avons vu, dans la mention placée en tête de ses prix fermes, les parcours intermédiaires dans la même direction. Les Compagnies de l'Ouest et du Midi semblent devoir suivre l'exemple du Nord, de l'Est et d'Orléans.

Cette règle se justifie par le principe de la plus courte distance, qui régit en principe l'application des tarifs de chemins de fer. Elle peut cependant donner lieu à quelques critiques. En effet, il arrive assez souvent que l'itinéraire le plus court entre deux stations dénommées n'est pas le plus économique au point de vue des dépenses d'exploitation, par suite

de son profil accidenté ou de sa faible circulation, et qu'en fait le transport suit un autre itinéraire ; dans ce cas, il serait plus rationnel d'appliquer la clause des station sintermédiaires à l'itinéraire effectif. Ce n'est là qu'une observation d'ordre secondaire, sur laquelle nous n'insistons pas outre mesure.

L'Administration a eu, à cet égard, une autre préoccupation. Le développement progressif du réseau conduit à l'ouverture de lignes nouvelles qui constituent des raccourcis, modifient l'itinéraire effectif ou théorique sur lequel sont échelonnées les stations dénommées, et peuvent ainsi enlever à des stations non dénommées le bénéfice de la clause dont elles jouissaient antérieurement. A l'occasion de la réforme des tarifs du Nord, l'attention de la Compagnie a été appelée sur cette conséquence éventuelle de la rédaction qu'elle avait adoptée ; l'Administration a reçu l'assurance que, le cas échéant, des mesures seraient prises pour le maintien des situations acquises, toutes les fois que ces mesures présenteraient quelque intérêt.

Nous mentionnons, au passage, un arrêt rendu le 10 juin 1874 par la cour de Poitiers (Cie d'Orléans contre Beer), concernant l'interprétation de la clause des stations non dénommées.

L'itinéraire joignant les stations dénommées passait en rebroussement par la gare de Niort. Il s'agissait de savoir si cette gare, située à 1500 m. du point de jonction des lignes, pouvait être considérée comme une station non dénommée. La Compagnie soutenait la négative, en faisant valoir qu'elle n'était autorisée à percevoir le prix du double parcours entre le point de jonction et la gare, ni pour les voyageurs, ni pour les marchandises, et que les distances portées au tarif spécial ne comprenaient pas le rebroussement. Mais la cour a rejeté cette prétention, en se fondant sur ce qu'il n'existait en fait aucune aiguille au point de jonction des plates-formes et sur ce que les dispositions matérielles, comme les nécessités du service, obligeaient les transports à passer par Niort.

2. Exceptions ou modifications à la clause des stations non dénommées. — La clause des stations non dénommées, telle que nous venons de la définir, comporte certaines exceptions ou modifications, dont deux méritent des explications particulières.

a. Tarifs de transit. — Tout d'abord, elle ne s'applique pas aux tarifs de transit institués en vertu des décrets de 1862 et de 1864.

Il y a lieu d'examiner les raisons de cette exception et ses conséquences au point de vue des relations intérieures et des relations internationales.

En ce qui concerne les relations intérieures, à l'exclusion des points

frontières, on peut la justifier par les considérations suivantes. D'une part, les tarifs de transit sont arrêtés sous forme de prix fermes de frontière à frontière embrassant toute la traversée du territoire et, par suite, trop élevés pour être accessibles, dans la plupart des cas, au trafic intérieur entre les stations non dénommées; les transports entre des points d'expédition et de destination assez rapprochés de la première et de la deuxième frontière pourraient seuls avoir intérêt à en profiter. D'autre part la marchandise de transit est grevée, dans la plupart des cas, de frais relativement considérables, soit avant l'entrée en France, soit après la sortie du territoire, ce qui rend moins anormale leur infériorité sur les tarifs intérieurs.

Cependant, il est des cas où, par suite de la concurrence étrangère, les tarifs de transit sont abaissés à un taux qui permettrait à des zones relativement étendues de notre territoire de les utiliser pour leurs relations. Mais les Compagnies objectent alors que, si elles consentent à des sacrifices pour retenir sur le sol français et sur leurs rails un trafic international, on ne saurait les obliger à étendre ces sacrifices aux transports intérieurs, sans déprimer outre mesure leurs recettes et sans faire peser sur le Trésor des charges excessives, par le jeu de la garantie d'intérêt. L'Administration ne peut rester insensible à ces considérations; placée dans l'alternative de la suppression des tarifs de transit, qu'elle ne peut imposer aux Compagnies, ou de l'exagération des avances du Trésor, elle se borne à atténuer autant que possible l'écart entre les prix de transit et les prix intérieurs.

En ce qui concerne l'importation, la question ne se pose guère, surtout aujourd'hui, que pour les marchandises exotiques, c'est-à-dire pour celles que ne produit pas la France ou qu'elle produit en quantité notoirement insuffisante. Ici encore, les Compagnies justifient la suppression de la clause des stations non dénommées, comme pour les relations intérieures.

On ne peut méconnaître qu'il en résulte parfois des inégalités susceptibles de frapper l'opinion publique. Nous citerons, comme exemple, le tarif des cotons du Havre à Mulhouse et Bâle, qui est très inférieur au tarif du Havre vers nos manufactures de l'Est et qui paraît favoriser l'industrie étrangère au détriment de l'industrie nationale. Malheureusement le tarif de transit est commandé par la concurrence du port d'Anvers, beaucoup mieux placé que celui du Havre pour approvisionner l'Alsace et la Suisse. Le seul remède est encore dans une diminution de la différence entre les prix de transit et les prix intérieurs.

En ce qui concerne l'exportation, les Compagnies ont pris, dans les lettres qu'elles ont adressées au Ministre des travaux publics à l'appui des

conventions de 1883, l'engagement de rendre, si elles en étaient requises, les tarifs de transit applicables à l'exportation : 1° des gares françaises situées sur l'itinéraire de transit; 2° des gares situées à 50 kilomètres au plus à droite ou à gauche, pourvu que leur distance à la frontière de sortie ne fût pas supérieure à la longueur de l'itinéraire de transit.

Le Comité consultatif des chemins de fer, appelé récemment à se prononcer sur diverses demandes ou réclamations des Chambres de commerce, a conclu à plusieurs applications de ces engagements.

b. Tarifs d'importation par les ports de mer. — Les matières exotiques que consomme la région du Nord de la France peuvent y arriver, soit par les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, Rouen et par les rails de la Compagnie du Nord, soit par le port d'Anvers et par les rails de la Belgique et du Nord. Par suite de sa situation naturelle, de son outillage et de la proximité d'une région industrielle fournissant abondamment le fret de retour, le port d'Anvers a sur les ports français des avantages considérables qui se traduisent par une différence sensible sur le prix du fret. Cette différence est variable; mais elle a souvent atteint et même dépassé 10 francs. Elle est ainsi supérieure au prix total qu'ont à payer les marchandises : 1° pour traverser le territoire belge; 2° pour venir ensuite rencontrer l'un des itinéraires reliant les ports français aux centres de consommation.

En insérant dans les tarifs au départ des ports de mer la clause des stations non dénommées, on était exposé à voir ces tarifs utilisés par voie de soudure au profit du port d'Anvers; tous les sacrifices consentis par la Compagnie du Nord pour l'abaissement de ces tarifs eussent été, en définitive, faits au bénéfice d'Anvers, sans que nos ports pussent en retirer aucun avantage.

Le danger était d'autant plus grand que la Belgique a des tarifs de transit extrêmement bas (tarifs qui d'ailleurs ne contiennent pas la clause des stations non dénommées).

Il a donc fallu admettre que les prix établis en faveur des marchandises débarquées dans les ports français ne pourraient être utilisés au départ d'une station intermédiaire. Les stations non dénommées en jouissent exclusivement comme points de destination.

Cette modification de la clause des stations non dénommées a été strictement limitée aux matières exotiques n'ayant pas de similaires sur le réseau français. L'Administration n'a pas cru devoir prendre la même mesure pour les matières indigènes, dont la production aurait pu être profondément atteinte.

3. **Critiques dirigées contre la clause des stations non dénommées.** — Nous étudierons, dans l'un des chapitres suivants, les diverses doctrines soutenues en matière de tarification sur les chemins de fer.

Pour ne pas anticiper sur les développements dans lesquels nous aurons à entrer à cet égard, nous nous bornerons à rappeler ici que le système dit *commercial* a beaucoup d'adeptes parmi les économistes et les administrateurs de chemins de fer. Dans ce système, les prix de transport doivent obéir, comme ceux des autres industries, aux grandes lois économiques et spécialement à celle de l'offre et de la demande; ils doivent être réglés d'après la valeur du service rendu, et rien n'empêche cette valeur d'être beaucoup moindre pour un transport plus long.

Même en se plaçant au point de vue plus étroit du prix de revient, on fait remarquer que les frais de transport entre deux stations ayant d'importantes relations peuvent être inférieurs aux frais de transport entre des gares intermédiaires qui n'échangent que peu de marchandises : cette infériorité s'explique par la possibilité de faire des trains ou au moins des wagons complets, par l'outillage dont la Compagnie dispose dans les stations à grand trafic, par la diminution proportionnelle des frais généraux, etc.

Enfin, on ajoute que la clause des stations non dénommées a fait reculer les Compagnies devant certains abaissements de taxes et permis aux chemins de fer étrangers de prendre une partie du trafic entre les villes industrielles voisines de la frontière.

Nous ne nous attarderons pas à discuter pour l'heure tous ces arguments, qui se représenteront plus tard, avec plus de généralité. Il suffira de remarquer que l'industrie des chemins de fer ne saurait être complètement assimilée aux industries libres. Le concours financier que lui prête l'État, les contributions qu'ont à payer tous les citoyens pour la construction et l'exploitation des voies ferrées, le droit d'expropriation délégué aux Compagnies, le monopole de fait dont elles sont investies, ne permettent pas d'appliquer dans toute leur rigueur aux chemins de fer les principes spéculatifs de l'économie politique.

Au surplus, la clause des stations non dénommées, avec les exceptions et les tempéraments que nous avons relatés, a acquis le droit de cité parmi nous; elle est trop profondément entrée dans nos habitudes, pour qu'il soit possible de la remettre utilement en discussion (1).

(1) D'après la loi Autrichienne, la taxe de transport pour une ligne donnée, suivant une direction déterminée du trafic et dans des conditions identiques, ne peut être inférieure à la taxe correspondant à une moindre distance.

§ 5. — OBSERVATIONS SUR LA RÉCIPROCITÉ DES TARIFS SPÉCIAUX

1. Plaintes formulées contre le défaut de réciprocité de certains tarifs spéciaux. — Parmi les tarifs spéciaux, il en est un certain nombre qui s'appliquent aux relations dans les deux sens. Tels sont les tarifs à base kilométrique; tels sont encore beaucoup de prix fermes, pour lesquels l'indication des gares d'expédition et de destination est suivie de la mention « et vice versa ».

Mais, de nombreux tarifs s'appliquent exclusivement aux transports dans une direction déterminée.

A défaut d'une stipulation précise de réciprocité, les expéditeurs ne peuvent évidemment prétendre qu'à l'application du tarif général. On comprend difficilement qu'une prétention opposée ait pu se manifester. Cependant la Cour de cassation a eu à statuer sur la question (4 juin 1877, Malère contre Cie du Midi); elle s'est prononcée dans les termes suivants : « Un tarif, qui établit expressément la réduction des taxes dans un sens et « qui ne la mentionne pas en sens contraire, doit recevoir une interpréta- « tion limitative..... Tous les tarifs, quand ils accordent la réciprocité, « n'omettent jamais de le déclarer formellement. Le principe de la « réciprocité ne saurait être pris comme régissant de plein droit la ma- « tière. »

Les partisans de l'uniformité à outrance ont souvent critiqué ce défaut de réciprocité des tarifs. Ils ont présenté comme un acte d'iniquité le refus à une gare, pour ses expéditions vers une autre gare, des avantages attribués aux échanges en sens contraire. Leur principale argmentation peut se résumer dans le dilemme suivant :

Ou bien les relations en sens contraire sont importantes et alors les Compagnies doivent les doter des mêmes avantages;

Ou bien ces relations ont peu d'importance et alors les Compagnies peuvent donner la réciprocité sans compromettre leurs intérêts.

De ces deux alternatives, la première doit évidemment conduire à la réciprocité. Mais il en est autrement de la seconde : c'est ce que nous allons établir.

2. Limites dans lesquelles s'impose la stipulation de réciprocité. — La réciprocité s'impose pour tous les transports qui ne suivent

pas des courants d'une direction déterminée, pour toutes les marchandises dont la production et la consommation ne sont pas localisées, mais sont au contraire disséminées sur le territoire. Il suffit de jeter les yeux sur les tarifs des Compagnies, pour voir qu'elles ont admis la réciprocité, non seulement en ce qui concerne les tarifs à base kilométrique, mais encore en ce qui concerne un grand nombre de prix fermes.

S'il s'agit, au contraire, d'échanges que la situation des lieux de production et de consommation force nécessairement à s'écouler dans une direction donnée, la réciprocité serait inutile et irrationnelle, et l'on ne voit pas quel intérêt il pourrait y avoir à en surchager le recueil Chaix, dans le but exclusif de satisfaire à des vues d'unification purement théoriques et spéculatives. Pour prendre des exemples frappants par leur simplicité, nous dirions volontiers par leur naïveté, la clause de réciprocité se défendrait-elle pour les tarifs applicables au transport des denrées vers Paris; du sel au départ des salines; des combustibles minéraux au départ des houillères; des minerais au départ des mines; du poisson de mer au départ des ports de pêche; des combustibles végétaux au départ des massifs forestiers; des chaux et ciments au départ des points de fabrication; des pierres de taille, moellons et autres matériaux analogues, au départ des carrières; des produits métallurgiques au départ des grandes usines; des engrais de villes, etc.? Cette simple énumération suffit à établir l'inanité d'une règle trop absolue en pareille matière.

Sans doute, les Compagnies ont parfois obéi à des raisons autres que celles que nous venons d'indiquer et qui sont tirées de la répartition des centres de production et de consommation. Elles ont pu notamment être guidées par des considérations de concurrence et accorder, par exemple, des avantages plus grands à la descente d'une vallée desservie par un cours d'eau navigable, qu'à la remonte, c'est-à-dire dans un sens où la navigation est plus difficile, plus coûteuse et par suite moins redoutable pour elles; elles ont pu encore tenir compte du profil de leurs lignes et faire un traitement plus favorable aux transports dans la direction qui entraîne les moindres frais d'exploitation; elles ont pu, même pour des marchandises susceptibles de circuler dans les deux sens et dans des conditions techniques comparables, se déterminer d'après la différence de débit des deux courants. Ce sont là des motifs qu'il importe d'apprécier dans chaque cas particulier, en ayant égard tout à la fois aux principes de l'économie politique, à la situation privilégiée des Compagnies et aux règles de justice distributive, comme nous l'expliquerons plus loin quand nous exposerons et discuterons les diverses doctrines en matière de tarification.

La ligne de conduite à suivre par les Compagnies et l'Administration

doit être la suivante : donner la réciprocité, toutes les fois qu'elle est justifiée par une circulation d'importance équivalente dans les deux sens ; l'exclure, quand il n'y a de circulation effective que dans un sens ; l'accorder ou la refuser dans les autres cas, après examen spécial des espèces et en se montrant large et libéral dans les solutions à intervenir.

---

§ 6. — CALCUL DES TAXES

APPLICATION D'OFFICE DES TARIFS GÉNÉRAUX OU DES TARIFS SPÉCIAUX A BARÈME KILOMÉTRIQUE, EN CAS DE FORCE MAJEURE EMPÊCHANT L'APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX A PRIX FERMES

1. Règles pour le calcul des taxes. — Quand le transport se fait aux conditions d'un tarif à prix ferme, la taxe totale est déterminée par ce tarif.

Quand, au contraire, le transport se fait aux conditions d'un tarif à barème kilométrique, la taxe doit être calculée d'après les règles que nous avons exposées, pages 301 et 333, pour les transports aux conditions des tarifs généraux de grande et de petite vitesse.

2. Application d'office des tarifs spéciaux à barème kilométrique en cas de force majeure empêchant l'application des tarifs spéciaux à prix fermes. — *a.* Principe général. — En principe, les tarifs généraux sont ceux qui régissent tous les transports.

Les Compagnies consentent à y déroger, sur la demande expresse de l'expéditeur, par des tarifs spéciaux revêtus de l'homologation ministérielle. Quand l'expéditeur requiert l'application de ces tarifs spéciaux et se soumet aux conditions auxquelles ils sont subordonnés, les Compagnies sont tenues de déférer à cette réquisition.

Toutefois leur obligation disparaît, lorsqu'une circonstance fortuite ou de force majeure les met dans l'impossibilité matérielle d'exécuter le transport dans les conditions prévues au contrat. Nous en citerons deux cas principaux.

b. Interruption des communications par un accident sur l'itinéraire correspondant au tarif spécial. — Les prix fermes sont établis en prévision d'un itinéraire déterminé. La rupture d'un pont, des inondations, d'autres accidents analogues, imprévus lors de la formation du contrat, peuvent rendre cet itinéraire impraticable et contraindre la Compagnie à diriger ses transports par une autre voie.

S'il existait sur cette voie un tarif spécial, avantageux pour l'expéditeur, la Compagnie devrait l'en faire bénéficier et n'hésiterait certainement pas à le faire.

A défaut de tarif spécial, elle a droit à l'application du tarif général. La Cour de cassation l'a décidé à plusieurs reprises :

— 5 mai 1869 (Cie d'Orléans contre Raison). — Inondation.
— 5 mai 1874 (Hinsling contre Cies d'Orléans et de l'Ouest). — Ruine accidentelle d'un pont.
— 5 mai 1874 (Cie de l'Ouest contre Duchemin et Cie). — Espèce semblable.
— 15 juin 1875 (Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord). — Espèce semblable.

Mais il faut, bien entendu, que la Compagnie dépositaire de la marchandise ait accompli son mandat en bon père de famille, conformément au principe posé par l'art. 1927 du Code civil, et qu'elle ait choisi, à défaut du mode de transport prévu, celui qui était le plus avantageux pour l'expéditeur. Si elle a satisfait à ce devoir, elle doit être intégralement payée et ne peut, à plus forte raison, être condamnée à des dommages-intérêts (Art. 1148, 1947 et 1999 du Code civil).

L'expéditeur ne peut se borner à payer un supplément réglé d'après la proportion entre la distance effectivement parcourue et la distance prévue (Cour de cassation, 5 mai 1874).

Des tribunaux et des cours d'appel ont jugé qu'avant de modifier l'itinéraire, et par suite le tarif, les Compagnies devaient prévenir l'expéditeur et attendre ses ordres. La Cour de cassation a refusé de sanctionner cette doctrine (5 mai 1869). Les Compagnies sont mandataires de l'expéditeur en vertu du contrat de transport; leur mandat doit-il être strictement renfermé dans les prévisions explicites du contrat ou est-il au contraire assez large pour leur permettre de faire, en cas d'événement imprévu, ce qu'elles jugent le plus conforme aux intérêts de leur mandant? La question peut être discutée. Cependant, nous croyons que la Cour suprême l'a sainement résolue. L'obligation de prendre les instructions préalables de l'expéditeur retarderait le transport, imposerait au transporteur des sujétions et des perturbations de service, et, parfois même, compromettrait la marchandise.

Tel est le droit. Les Compagnies doivent-elles en faire un usage rigoureux? Non, sans doute; elles ne doivent jamais oublier l'adage « summum jus, summa injuria ».

c. Faits de guerre. — Les faits de guerre que les Compagnies ont à subir constituent également des événements de force majeure et peuvent être invoqués par elles, pour justifier l'exécution des transports dans des conditions différentes de celles qui comportaient l'application du tarif spécial.

On peut consulter les décisions suivantes, bien qu'elles ne se réfèrent pas à des tarifs spéciaux :

— Cour de Montpellier, 30 juin 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Molinier). — Condamnation d'un expéditeur à payer les frais du double transport effectué pour conduire des marchandises du point de départ à un point intermédiaire et pour les ramener à la gare expéditrice, à l'approche de l'ennemi.

— Cour de Montpellier, 30 juin 1874 (Cie de P.-L.-M. contre B. et Cie). — Décision semblable.

— Cour de Montpellier, 7 août 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Croche et Cazanove). — Décision analogue, avec cette circonstance que la marchandise avait été ramenée à une gare intermédiaire et que l'expéditeur avait été prévenu.

— Cour de cassation, 21 décembre 1874 (Cie d'Orléans contre Chimène). Annulation d'un jugement qui avait refusé à la Compagnie le supplément de taxe pour le transport de marchandises dirigées par une voie détournée, en raison des événements survenus à Paris, au commencement de 1871.

A la suite de démarches faites par le Ministre des travaux publics, après la guerre de 1870-1871, les Compagnies ont consenti à user des plus grands ménagements dans l'exercice de leurs droits et à ne réclamer, pour le retour des marchandises, que le prix de revient, soit 25 millimes par tonne et par kilomètre (Dépêche du Ministre au président de la Chambre de commerce de Montpellier, en date du 25 novembre 1870).

A peine avons-nous besoin d'ajouter que le cas de force majeure doit être établi, pour constituer une excuse susceptible de déterminer le juge Cour de cassation, 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon).

§ 7. — ÉTUDE DES CRITIQUES

AUXQUELLES ONT DONNÉ LIEU LES TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES RÉFORME EN COURS

1. Importance du rôle des tarifs spéciaux dans les transports. Les tarifs spéciaux jouent un rôle prépondérant dans les transports de marchandises.

Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter aux chiffres statistiques cités dans la dépêche que le Ministre des travaux publics a adressée aux Compagnies, le 2 novembre 1881, relativement à leur projet de tarif général commun. Cette dépêche constatait :

1° que le nombre des expéditions par tarif spécial de petite vitesse représentait à peu près la moitié du nombre total des expéditions;

2° que l'application des tarifs spéciaux fournissait plus des 3/4 et près des 4/5 de la recette brute totale de petite vitesse.

Les statistiques tenues par le Ministère des travaux publics et par les Compagnies ne nous permettent pas d'établir les changements qu'ont pu subir ces chiffres depuis 1881. Mais il est à peu près certain que l'importance relative des tarifs spéciaux augmentera encore dans l'avenir.

D'une part, en effet, le développement de l'industrie et du commerce, ainsi que l'accroissement des quantités de matières premières employées par les usines et les manufactures ou affectées aux constructions et des quantités de produits livrés à la consommation, facilitent les transports par grandes masses et permettent ainsi de réaliser plus souvent l'une des conditions essentielles du jeu des tarifs spéciaux.

D'autre part, comme nous le verrons plus loin, la réforme en cours comporte : 1° la généralisation des tarifs spéciaux à barême kilométrique, applicables à toutes les relations; 2° la réduction, dans beaucoup de cas, ou même la suppression du minimum de tonnage; 3° certaines diminutions des allongements de délai que les Compagnies se réservent en compensation de l'abaissement des taxes. Il y a là autant de causes pour rendre les tarifs spéciaux accessibles à un plus grand nombre d'expéditions.

On comprend donc que ces tarifs aient fixé l'attention du public et donné lieu à d'ardentes controverses, soit dans la presse, soit devant le Parlement.

2. Justification du principe des tarifs spéciaux. — En indiquant les conditions auxquelles sont ordinairement subordonnés les tarifs spé-

ciaux, nous en avons pour ainsi dire justifié par avance le principe.

La prolongation des délais de transport ; la décharge de la présomption de faute instituée par le Code civil contre le voiturier en cas d'avarie, de déchet ou de perte ; les expéditions par wagon complet ou du moins par masse correspondant à un minimum de tonnage déterminé ; le chargement et le déchargement par les soins de l'expéditeur et du destinataire ; les autres conditions secondaires ou exceptionnelles que nous avons énumérées, constituent pour les Compagnies des facilités grâce auxquelles elles peuvent réduire leurs frais de transport et par suite abaisser les taxes.

De son côté, le public a dans cet abaissement du prix de transport la compensation des charges ou des risques qu'il consent à assumer.

Chacune des deux parties contractantes y trouve son compte.

En droit, la légalité des tarifs spéciaux n'est pas contestable. Elle résulte nettement de l'article 48 du cahier des charges, qui permet aux Compagnies « d'abaisser, *avec* ou *sans conditions*, les taxes au-dessous « des limites déterminées par le tarif, soit pour le parcours total, soit « pour les parcours partiels de la voie de fer ». (Voir notamment l'arrêt de la Cour de cassation que nous avons déjà cité, page 334, du 12 avril 1859, Cie de Lyon contre Delessert, Leberthe et autres.)

En fait, l'utilité n'en a été que rarement mise en doute. Ils ont été, au contraire vigoureusement défendus, à toutes les époques, par des hommes aussi compétents que soucieux des droits de l'État et des intérêts du public.

Nous ne nous attarderons pas à des citations qui nous entraîneraient trop loin et qui, d'ailleurs, seraient sans intérêt pratique. Le lecteur pourra se reporter à notre Étude historique sur les chemins de fer français. Il nous suffira de donner ici une mention particulière : 1° à deux discours prononcés par M. Legrand, sous-secrétaire d'État aux travaux publics, dans les séances du 23 juillet 1843 et du 14 juin 1844 de la Chambre des pairs ; 2° au rapport présenté, 35 ans plus tard, en 1878, par M. George, sénateur.

Dès 1843, M. Legrand, l'un des administrateurs les plus éminents, si ce n'est le plus éminent, qui soit passé par le Ministère des travaux publics, s'exprimait ainsi : « Ces tarifs sont la base de toutes les opérations de l'in- « dustrie des transports. Les interdire, c'est paralyser l'industrie, et, je le « déclare, sans tarifs différentiels (1), vous ne trouverez pas de Compagnie « qui se charge d'exploiter vos chemins de fer. » Il se hâtait, d'ailleurs,

(1) La discussion portait en réalité, non seulement sur les tarifs différentiels, mais aussi sur les tarifs spéciaux. Le langage des chemins de fer n'avait pas encore pris la précision qu'il a aujourd'hui.

d'ajouter que « l'intervention nécessaire de l'autorité pour homologuer « les modifications, l'obligation imposée de n'opérer ces modifications « qu'à de longs intervalles et de les faire connaître à l'avance au public, « offraient assurément toutes les garanties désirables ». Sans embrasser encore sous toutes ses faces la question si complexe des tarifs, on avait déjà l'intuition de la mesure à garder entre la rigidité mathématique des taxes et la liberté excessive de tarification.

Quant à M. George, il appréciait ainsi les tarifs spéciaux en 1878 : « Un grand nombre de tarifs réduits, loin d'être en opposition avec l'inté- « rêt général, sont au contraire parfaitement justifiés à tout point de vue.

« Tels sont les tarifs d'exportation, c'est-à-dire les réductions de taxes « accordées aux produits nationaux à destination de l'étranger : le seul « énoncé de ces tarifs en est la justification.

« Tels sont encore les tarifs de transit, qui ont pour but de disputer « aux lignes extérieures les marchandises de provenance étrangère qui ne « font que traverser la France. Non seulement il y a avantage pour la « Compagnie à retenir sur ses voies, par des réductions de taxes, des « marchandises sollicitées par le bas prix des transports par voies belges « et allemandes ; mais il y a même pour nos ports un intérêt considérable « à ne pas laisser se déplacer des courants commerciaux qui fournissent « du fret à notre marine marchande.

« Tels sont encore ceux des tarifs internationaux qui amènent à prix « réduit les matières premières nécessaires à notre industrie et ont pour « effet d'activer nos échanges de produits.

« Tels sont aussi, dans bien des cas, les tarifs communs qui étendent « aux différents réseaux le bénéfice des tarifs précédents ou des autres « tarifs réduits que comportent les intérêts généraux du commerce.

« Tels sont, enfin, parmi les tarifs spéciaux proprement dits, tous « ceux qui, sans léser d'intérêts légitimes, ont pour but d'éviter des dé- « perditions de forces, de procurer une utilisation plus complète du ma- « tériel des Compagnies, et d'accroître ainsi, à l'avantage général, le « rendement des différentes lignes d'un réseau.

« Sur un même réseau les marchandises sont loin de se répartir d'une « façon uniforme ; il y a souvent affluence de marchandises lourdes dans « un sens, tandis que ce genre de marchandises fait défaut dans l'autre « sens ; ainsi, pour donner un exemple souvent cité, Paris consomme « énormément de houilles, de matériaux, de matières pondéreuses de « toutes sortes, tandis qu'il renvoie beaucoup moins de marchandises de « cette nature. En sorte qu'une grande partie des wagons qui ont trans- « porté les houilles, les matériaux, les vins, etc..., reviendraient à vide, si

« les Compagnies ne créaient du fret de retour, en accordant des réductions « de prix considérables à des produits qui, à raison de leur peu de valeur « intrinsèque, comme le plâtre par exemple, ne pourraient, sans cela, être « consommés que dans un rayon très restreint.

« De même, sur un réseau, il y a des lignes qui, traversant des pays « pauvres et sans industrie, sont improductives sur tout ou partie de leur « parcours ; il est de l'intérêt des Compagnies d'y créer du trafic en favo- « risant par des tarifs réduits, soit l'exploitation des produits du sol, bois, « ardoises, marbres, pierres, etc..., soit la vente des produits de peu de « valeur des industries locales, comme les briques, les meules, la grosse « charronnerie, la poterie commune, etc...

« Il est clair qu'à ces réductions de tarifs tout le monde y trouve profit : « la Compagnie qui utilise des forces perdues et accroît ses recettes ; le « Trésor qui voit diminuer les insuffisances de revenu qui retomberaient à « sa charge ; l'État tout entier intéressé dans le développement de la pro- « duction et de la richesse publique.

« Il serait donc aussi peu sage en fait, qu'injuste en droit, de proscrire « d'une façon absolue tous les tarifs spéciaux. »

Malgré son étendue, cette citation nous a paru utile. Elle est, en effet, empruntée à l'un des rapports les plus remarquables qui aient été écrits sur la question des tarifs ; elle exprime la pensée d'un homme qui, sur beaucoup de points, critiquait la tarification des Compagnies, demandait de profondes réformes et avait, autant que qui que ce fût, le sentiment des droits de l'État et des intérêts du public.

3. **Critiques dirigées contre la multiplicité et la variété des tarifs spéciaux.** — Mais, si le principe des tarifs spéciaux est depuis longtemps hors de toute atteinte, il n'en est pas de même des applications qui en ont été faites et qui ont donné lieu à de nombreuses critiques.

Ces critiques ont peu varié. Elles ont presque toujours porté sur les points suivants.

a. Multiplicité des tarifs. — Dans son rapport de 1878, M. le sénateur George constatait que « sur les 1 700 ou 1 800 sortes de marchandises « indiquées dans les classifications des Compagnies, le nombre de celles « qui étaient l'objet de tarifs spéciaux variait entre 450 et 800, suivant « les Compagnies », et que la plupart de ces tarifs contenaient, d'ailleurs, des prix fermes très multiples (1).

(1) De son côté, M. Richard Waddington déclarait, dans son rapport de 1880 à la Chambre des députés, qu'il avait relevé au recueil Chaix 1854 tarifs spéciaux.

Si l'on se reporte, d'autre part, aux rapports présentés au Comité consultatif des chemins de fer sur la réforme des tarifs, on y trouve les renseignements suivants :

Au commencement de 1886, le livret de la Compagnie du Nord comprenait 45 tarifs spéciaux ; il comportait huit barèmes et 1200 prix fermes (non compris ceux relatifs à la houille, qui formaient à eux seuls un véritable livret).

La Compagnie de l'Est avait, en 1884, 72 tarifs spéciaux, dont 36 à barèmes applicables sur tout le réseau, 14 à barèmes avec prix fermes pour certains parcours et 22 ne contenant que des prix de gare à gare.

Quant aux Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans, elles avaient des tarifs si variés, que les rapporteurs au Comité se sont abstenus d'en donner la statistique.

Cette multiplicité de taxes était attaquée comme surchargeant outre mesure le recueil Chaix, comme jetant dans la tarification française le désordre et la confusion, et comme constituant un véritable dédale dans lequel s'égaraient, non seulement le public, mais les agents des Compagnies eux-mêmes.

b. Variété des tarifs. — Le second grief était tiré de l'extrême variété des taxes et surtout des prix fermes, et de l'impossibilité de découvrir aucune loi, aucune règle, aucun principe, non seulement lorsqu'on rapprochait les tarifications de deux réseaux différents, mais encore lorsqu'on comparait les taxes afférentes aux marchandises similaires et même à une marchandise déterminée, dans l'étendue de chacun des réseaux.

L'arbitraire et le bon plaisir semblaient avoir présidé, en maîtres, dans les conseils des grandes Compagnies.

c. Perturbation jetée dans les conditions normales de l'industrie et du commerce. — Cette variété de taxes, ainsi échafaudées les unes sur les autres, jetait la perturbation dans le commerce et l'industrie. Elle favorisait injustement tel ou tel centre de population, tel ou tel établissement commercial ou industriel, au détriment des autres.

Les Compagnies, modifiant à leur gré le prix de revient des transports et les prix de vente sur les divers marchés, tenaient à leur merci et à leur discrétion le sort économique de la France, celui de nos villes et de nos ports, et même la fortune des particuliers. Ne tenant absolument compte que de ce qu'elles considéraient, à tort ou à raison, comme leur intérêt personnel, elles lésaient les droits les plus respectables, portaient atteinte à la liberté de concurrence et jetaient la richesse à profusion sur cer-

tains points, alors qu'elles semaient ailleurs la décadence et la ruine.

d. Concurrence déloyale contre les autres entreprises de transport. — Les entreprises de roulage, de batellerie et de cabotage reprochaient aux Compagnies d'user des tarifs spéciaux dans un but de concurrence déloyale; de ne pas se borner à prélever la part de trafic à laquelle elles pouvaient légitimement prétendre, par suite des avantages de la vitesse pour les marchandises de valeur; de chercher en outre à accaparer les matières pondéreuses, par des abaissements excessifs de leurs tarifs; de ne pas reculer devant les pertes pour atteindre leur but; d'escompter la ruine de leurs concurrents et la consolidation qui en résulterait pour leur monopole, sauf à relever ensuite leurs taxes au grand détriment du public.

Les plaintes étaient d'autant plus vives qu'elles émanaient d'entreprises ne recevant ni subvention, ni garantie d'intérêt de l'État, et qu'elles étaient au contraire dirigées contre des Compagnies largement dotées et soutenues par le Trésor, dont les ressources faisaient en définitive les frais de la guerre, par le fonctionnement de la garantie.

La concurrence n'était pas circonscrite entre les chemins de fer et les autres voies de communication. Les Compagnies se combattaient entre elles par les tarifs de détournement; elles enlevaient les transports à leur itinéraire normal et leur imposaient souvent des détours injustifiables, pour les retenir sur leurs rails. C'était surtout contre les Compagnies secondaires qu'étaient tentés tous les efforts, pour faire le vide autour d'elles, pour drainer leur trafic, pour les ruiner ou leur imposer des conditions désastreuses.

Il y avait là un gaspillage véritable des forces vives du pays, un despotisme inacceptable des grandes Sociétés financières et un danger redoutable pour le Trésor.

e. Responsabilité morale de l'administration. — Les reproches, passant par-dessus la tête des Compagnies, allaient frapper l'Administration, qui devait une égale protection à tous les éléments de l'association nationale et à laquelle il n'était pas permis de tolérer de pareils abus, de les couvrir par son défaut de vigilance, de les laisser consommer avec l'aide du crédit et de la puissance de l'État, de méconnaître ses droits et ses devoirs de tuteur impartial des intérêts généraux.

4. Réponse des Compagnies à ces critiques. — Les Compagnies se sont toujours défendues énergiquement contre les griefs que nous

venons d'analyser sommairement. Leurs arguments ont été développés, à maintes reprises, devant les Commissions d'enquête. Nous recommandons tout particulièrement la lecture : 1° des dépositions faites par leurs représentants devant le Conseil d'État en 1850, devant la Commission du Sénat en 1877 et devant la Commission centrale des chemins de fer en 1878; 2° des notes et mémoires qu'elles ont publiés en réponse aux rapports et aux discours qui critiquaient leur gestion, depuis 1871.

Elles ont d'ailleurs trouvé des auxiliaires autorisés parmi les orateurs du Parlement et parmi les économistes, dont quelques-uns sont malheureusement restés dans le domaine des abstractions et ont voulu appliquer des principes de théorie pure à une matière que sa nature rend incompatible avec ces principes.

Les moyens produits, soit par les Compagnies, soit par les orateurs et les écrivains qui les ont soutenues, peuvent, de même que les critiques, se ramener à des termes très simples.

a. — L'exploitation des chemins de fer est une industrie soumise, comme toutes les autres, aux grandes lois économiques et en particulier à celle de l'offre et de la demande.

Cette loi générale des transactions s'impose comme un régulateur salutaire et souverain pour l'ensemble de la production nationale; elle l'adapte aux besoins, stimule les activités, porte les ressources et les forces vives de la nation vers les œuvres les plus profitables, leur fait rendre le maximum d'effet utile et augmente ainsi la richesse du pays. On ne peut impunément la violer et chercher à la dominer ou à en contrarier les conséquences. Elle doit nécessairement gouverner l'industrie des transports comme les autres.

Il s'ensuit que les transports doivent être payés d'après leur valeur, déterminée par l'équilibre entre l'offre et la demande. Tout autre mode de tarification est anticommercial et conduit à des contradictions, à des impossibilités, à des pertes pour les Compagnies, pour le public et pour le Trésor.

Tel est le sens de la phrase célèbre, prononcée par le regretté M. Solacroup, directeur de la Compagnie d'Orléans : « En matière de tarification « de transports, il n'y a qu'une seule règle qui soit rationnelle, c'est de de- « mander à la marchandise tout ce qu'elle peut payer. Tout autre principe est arbitraire. »

A la vérité, le monopole dont jouissent les Compagnies de chemins de fer, non seulement en France, mais aussi à l'étranger, ne permet pas le débat entre le transporteur et celui qui fait effectuer le transport, dans les mêmes conditions que pour les industries représentées par un grand

nombre d'établissements concurrents. Cependant, si le prix s'élève outre mesure, l'intensité de la circulation subit une diminution notable; si le prix est trop bas, il y a affluence de trafic; mais le transporteur est en perte et doit se résoudre à un relèvement. Les Compagnies arrivent ainsi à approprier leurs tarifs à la valeur des besoins auxquels répond le transport.

b. — Les autres branches de l'industrie des transports ont toujours subi la loi à laquelle on voudrait soustraire les voies ferrées.

Le roulage, la batellerie, la navigation maritime se sont vus, à toute époque, contraints de régler leurs prix d'après les demandes de transports, d'après la valeur du service rendu au propriétaire de la marchandise. C'est ainsi que ces prix varient suivant les provenances ou la destination, suivant les saisons, suivant l'importance de la circulation, suivant le tonnage fourni par les expéditeurs, suivant les délais de livraison, suivant la concurrence des autres voies de transport.

Les chemins de fer n'ont point un caractère spécial qui justifie pour eux un régime différen'. Sur les voies ferrées, comme sur les voies de terre ou d'eau, le transport doit être payé à sa valeur.

Si un peuple, méconnaissant cette règle supérieure, adoptait des combinaisons artificielles et contraires aux sages principes de l'économie sociale, les déboires qu'il éprouverait dans ses relations avec les autres peuples ne tarderaient pas à le ramener à une appréciation plus saine et condamneraient inévitablement sa ligne de conduite.

c. — Le monopole peut modifier les effets de l'offre et de la demande, mais ne saurait les supprimer.

Par exemple, le propriétaire d'un brevet a le monopole le plus caractérisé qui puisse s'imaginer. Cependant, le consommateur ne s'adressera à lui que dans la mesure des avantages qu'il recueillera par l'emploi de l'objet breveté. Si le prix est trop élevé, il n'y aura pas de vente; si le prix est trop bas, il y aura affluence de demandes, mais le producteur sera en déficit. Là encore, c'est en dernière analyse le jeu de l'offre et de la demande, qui déterminera la valeur de l'objet dont la fabrication est privilégiée.

N'en est-il pas de même pour les transpor s par chemin de fer?

En outre, il convient d'observer que le monopole n'est pas absolu et que les Compagnies ont à compter avec la concurrence des autres Compagnies, ainsi que des entreprises de transports terrestres, fluviaux et maritimes.

d. — Si l'on admet ces principes, on doit reconnaître que la valeur des transports peut varier, à distance égale, dans des limites très étendues et qu'elle peut souvent être supérieure pour un parcours moindre. La clause des stations non dénommées porte déjà une atteinte regrettable à la liberté du jeu de l'offre et de la demande. Il faudrait bien se garder d'aller plus loin et de lier le prix aux distances par une proportionnalité mathématique ou par toute autre formule absolue.

Le prix de revient des transports ne fournit pas plus que la longueur du parcours une base solide de tarification, soit que l'on y comprenne les charges du capital de premier établissement, soit que l'on ait exclusivement égard aux frais d'exploitation (1). Il est, en effet, certains chemins, sur lesquels la recette nette ne donne pas une rémunération suffisante des charges de construction, et d'autres dont la recette brute ne couvre même pas les dépenses d'exploitation et sur lesquels le service est cependant maintenu, parce qu'ils se lient à un ensemble de concessions, parce que l'exploitant peut trouver une compensation indirecte dans le trafic jeté sur d'autres lignes, parce que le crédit de l'État et le concours financier du Trésor le soutiennent et lui permettent de continuer sa tâche. Sur d'autres chemins, au contraire, les taxes laissent un boni sensible sur le prix de revient et cependant on ne les réduit point, parce que les besoins industriels et commerciaux reçoivent une satisfaction suffisante et parce que l'excédent de recette se déverse sur des lignes moins productives. Ces simples considérations suffisent à démontrer que ni la règle de la distance, ni celle du prix de revient, ni celle des frais d'exploitation, ne donnent une solution du problème répondant à toutes les circonstances, à toutes les éventualités, à toutes les situations.

e. — Même sans recourir aux notions élémentaires de l'économie politique, n'est-il pas évident, n'est-ce pour ainsi dire pas une vérité d'intuition, que les clauses ordinaires des tarifs spéciaux justifient des perceptions moins élevées? N'est-il pas manifeste que, si l'intensité de la circulation n'est pas la même dans les deux sens, la Compagnie pourra et devra abaisser ses taxes dans la direction correspondant au moindre trafic, afin de tirer parti de son matériel et de recueillir un chargement pour ses trains?

(1) Les économistes ont fait observer avec raison que, pour une ligne donnée, établie dans des conditions techniques déterminées, le montant des frais de construction est sans influence sur la valeur des transports; ni les recettes, ni les dépenses, ne dépendent du capital de premier établissement; cet élément ne peut intervenir en quoi que ce soit dans la fixation de la valeur du service rendu aux expéditeurs.

f. — Ainsi se trouvent justifiées la multiplicité et la variété des taxes. L'extrême diversité qui existe dans les besoins, dans la répartition du trafic sur les différents points du territoire, dans les habitudes commerciales, dans les conditions géographiques et topographiques des différentes régions et des lignes qui les desservent, devait inévitablement avoir pour corollaire une grande variété de tarifs.

g. — C'est en harmonisant ainsi les taxes avec les circonstances et les situations, que les Compagnies ont pu développer le trafic, abaisser le prix moyen des transports et contribuer puissamment à accroître la richesse publique.

h. — La complication qu'on a si souvent imputée à la tarification des Compagnies est loin d'avoir tous les inconvénients dont on a fait si grand état. Le recueil Chaix n'est un labyrinthe que pour ceux qui ne savent pas le manier ou qui veulent le parcourir dans son ensemble.

Les expéditions faites par un industriel ou un commerçant sont toujours limitées à un nombre restreint de marchandises et de relations. Il n'a donc à rechercher que quelques prix, qu'il arrive facilement à trouver et à connaître. Au besoin, le personnel des Compagnies lui vient en aide et lui fournit tous les renseignements nécessaires.

D'ailleurs, les Compagnies s'efforcent sans cesse d'y apporter les améliorations de forme propres à en faciliter l'usage.

i. — Vainement leur reproche-t-on de troubler les situations topographiques et les courants commerciaux. Une expérience séculaire a montré surabondamment qu'envisagés dans leur ensemble les courants de circulation se déplacent difficilement; ils sont déterminés par le cours des fleuves et des rivières, et la construction des chemins de fer ne fait que suivre, à cet égard, les indications de la nature.

Sans doute, il y a des exceptions; sans doute, la construction d'un grand pont, l'ouverture d'un tunnel, peuvent faire violence à la nature; sans doute, il peut se produire des troubles locaux ou temporaires. Mais ce sont là des faits indépendants de la tarification, des conséquences inévitables de l'établissement de toutes les voies de communication.

Au lieu de prétendre que la tarification soumet à ses lois la production et la consommation, il serait plus exact et plus juste de dire que ce sont la production et la consommation qui règlent les tarifs.

j. — Les griefs tirés de la concurrence des chemins de fer entre eux et

avec les voies terrestres, fluviales ou maritimes ne sont pas plus fondés.

En abaissant leurs prix sur les itinéraires concurrencés, soit par d'autres chemins de fer, soit par des voies terrestres, fluviales ou maritimes, les Compagnies ne font qu'obéir à la loi de l'offre et de la demande. Les expéditeurs disposant de plusieurs moyens pour faire parvenir leurs marchandises à destination diminuent leurs demandes de transport et obligent par contre-coup les Compagnies à réduire leurs taxes pour attirer le trafic.

Le public ne peut que bénéficier de ces abaissements. Y porter obstacle, ce serait le priver d'un des avantages que doit naturellement amener la concurrence ; ce serait en même temps préjudicier aux intérêts du Trésor, pour les chemins de fer subventionnés, qui seraient ainsi dépouillés d'éléments de recette auxquels ils peuvent légitimement prétendre.

Le droit d'homologation réservé au Ministre et l'obligation pour les Compagnies de ne point relever les taxes avant un délai d'une année donnent, au surplus, des garanties largement suffisantes contre les abus, que l'on a si souvent et si injustement reprochés aux Administrations de chemins de fer.

k. — Les réclamations et les protestations auxquelles ont donné lieu certains prix relativement faibles, appliqués sur des itinéraires concurrencés, ne peuvent pour la plupart s'expliquer que par une connaissance imparfaite des circonstances et de l'exploitation des chemins de fer.

La concurrence ne naît en général que des grands courants de circulation ; elle ne se manifeste guère que sur des lignes à grand trafic, où les transports sont peu coûteux, et le plus souvent pour des marchandises pondéreuses voyageant par masses. On comprend donc que, même abstraction faite de la concurrence, le concessionnaire puisse réduire ses taxes dans la direction de ces courants de circulation.

D'un autre côté, il ne faut pas perdre de vue que, si dans l'ensemble les tarifs doivent fournir la rémunération, non seulement des frais d'exploitation, mais encore des charges afférentes aux dépenses de premier établissement, les Compagnies et par conséquent le Trésor ont souvent intérêt, dans des cas déterminés, à ne percevoir que des prix de très peu supérieurs aux frais d'exploitation, afin d'éviter la perte des transports correspondants. Quelque faible que soit le bénéfice laissé par ces taxes réduites, il n'en fournit pas moins un appoint sérieux pour faire face aux charges des capitaux engagés dans l'entreprise.

Les frais d'exploitation eux-mêmes, pour ces transports particuliers, peuvent être extrêmement minimes. Souvent, en effet, les Compagnies

peuvent desservir un trafic supplémentaire, même important, sans augmenter notablement leur personnel, leur matériel, leurs frais de traction et leurs frais d'entretien, en se bornant à une utilisation plus complète de la capacité disponible dans leurs trains.

Tel prix, que des personnes peu compétentes ou mal intentionnées critiquent comme n'étant pas rémunérateur et comme étant exclusivement créé pour amener la ruine des entreprises concurrentes, peut, au contraire, procurer un bénéfice appréciable à l'exploitant.

Il n'y a pas un industriel ni un commerçant qui, dans des circonstances déterminées, ne consente à abaisser ses prix pour utiliser ses déchets, ses excédents de force motrice, ses terrains sans emploi, ses ouvriers momentanément inoccupés. On ne saurait dénier la même faculté aux Compagnies, sans leur enlever leur caractère industriel.

l. — En recueillant le maximum de tonnage par la multiplicité et la variété de leurs taxes, les Compagnies ont servi tout à la fois les intérêts généraux et leurs intérêts particuliers: les intérêts généraux, en étendant le champ d'expansion des produits du sol et de l'industrie; leurs intérêts particuliers, en augmentant la recette brute de leur exploitation et, par suite, la recette nette, dont l'expérience a démontré l'étroite solidarité avec le produit brut.

m. — L'unification des taxes serait impossible. Si on prenait comme régulateur le minimum des prix, ce serait la ruine pour les Compagnies et un désastre irréparable pour le Trésor. Il ne saurait être question de réaliser l'uniformisation sur la base du tarif le plus élevé : l'éventualité de cette mesure n'est même pas à examiner. Resterait l'uniformisation sur la base d'une taxe moyenne, intermédiaire entre le minimum et le maximum: cette solution, pour être moins désastreuse et moins irréalisable que les deux premières, n'en porterait pas moins un préjudice profond au public, à l'État et aux Compagnies; elle supprimerait en effet beaucoup de transports que des prix très réduits pouvaient seuls mettre en mouvement. Les Compagnies ne pourraient vivre qu'à la condition de percevoir un prix uniforme supérieur à la moyenne entre le maximum et le minimum des prix antérieurs.

n. —L'unification serait particulièrement fatale dans un pays comme la France, qui présente une très grande étendue et dont les différentes régions sont placées dans les conditions les plus diverses au point de vue des ressources, de la production, des besoins et de la configuration topographique.

o. — La seule chose à faire serait de supprimer les prix inutiles. Les Compagnies ont créé des tarifs spéciaux pour favoriser le développement de certaines industries; l'expérience n'a pas réussi; il y aurait utilité à alléger le recueil Chaix de prix qui l'encombrent sans aucune nécessité. Cette suppression, devant laquelle l'Administration a reculé, ne pourrait offrir que des avantages et ne soulèverait aucune réclamation.

Tels sont, résumés aussi fidèlement et aussi brièvement que possible, les arguments développés à l'appui de la variété des taxes, de ce que l'on a appelé dans ces derniers temps le système commercial.

Pour développer ces arguments, il eût fallu des volumes. Le cadre de notre ouvrage, déjà trop étendu, ne se prêtait pas à un exposé complet de doctrine, et nous avons dû nous résigner à une analyse aride et synthétique. Au surplus, la question des principes à adopter en matière de tarification a donné lieu à tant de controverses et à tant de publications spéciales que, si le lecteur veut entrer dans plus de détails, il n'aura que l'embarras du choix.

5. Appréciation des arguments pour et contre l'ancien système de tarification. — En matière industrielle et administrative, pas plus qu'en politique, il ne peut y avoir de système absolu, de théorie inflexible, de principes rigoureux, de formules abstraites. Les doctrines scientifiques peuvent être séduisantes par leur simplicité apparente; mais elles sont inconciliables avec les nécessités de la pratique. Elles constituent des guides utiles dans l'étude des questions fort complexes se rattachant à la vie sociale; mais il faut savoir les faire fléchir devant les faits expérimentaux, les circonstances, les nécessités du moment. Du reste, elles n'embrassent jamais le problème sous toutes ses faces et ne tiennent compte que d'une partie des éléments de décision.

Cette observation générale s'applique en particulier aux deux systèmes opposés qui ont été si souvent soutenus, comme devant régir les tarifs de chemins de fer, à savoir : celui de l'uniformité à outrance et celui de l'extrême variété des taxes.

La vérité est entre ces deux systèmes.

Il y a certainement quelque chose de fondé dans les critiques dirigées contre l'ancienne tarification des chemins de fer. Les tarifs spéciaux, et surtout les prix fermes, se sont accumulés pendant de longues années; malgré tout le soin que les Compagnies et l'Administration ont pu apporter à leur étude dans chaque cas particulier, on ne saurait soutenir sérieusement qu'ils aient été créés successivement suivant un plan d'ensem-

ble, que leur institution ait été dictée par des vues et des tendances invariables, que leur harmonie soit restée intacte, qu'ils aient tous été irréprochables même au point de vue spéculatif de l'économie politique, que des erreurs n'aient point été commises dans l'appréciation des besoins, qu'il n'y ait eu des inégalités de traitement, que certains centres de population ou certaines industries n'aient pas été privilégiés et d'autres sacrifiés dans une certaine mesure, que des prix motivés par des circonstances temporaires ne soient devenus inutiles, que des abus n'aient jamais été commis dans la lutte des voies ferrées entre elles ou contre des voies concurrentes.

Alors même que ces erreurs et ces abus inhérents à toute œuvre humaine n'auraient point existé, alors même que la loi de l'offre et de la demande eût été rigousement interprétée et appliquée, cette loi eût été absolument inacceptable comme régulateur des tarifs de chemins de fer. De courtes observations suffiront à le démontrer.

1° — En se plaçant exclusivement sur le terrain de l'économie politique et en poussant à ses dernières conséquences la loi de l'offre et de la demande, il faudrait admettre, non seulement l'adaptation des prix et de la valeur des services rendus aux expéditeurs à un moment déterminé, mais encore la variation des taxes afférentes aux mêmes marchandises suivant les fluctuations du trafic et, en quelque sorte, au jour le jour.

Certains savants n'ont pas reculé devant cette variation. Ils en ont vanté les mérites et les avantages; ils ont invoqué, en faveur de leur thèse, l'exemple de pays étrangers et particulièrement de l'Angleterre; ils ont vu dans cette instabilité chronique un moyen de régulariser les transports comme les volants d'une machine régularisent le mouvement des divers organes, d'éviter les encombrements grâce à des relèvements de tarifs, et par suite de soustraire les Compagnies à l'obligation d'effectuer de grosses dépenses complémentaires, pour approprier leur instrument de transport à des nécessités toutes passagères.

Jamais les Pouvoirs publics n'ont admis de pareilles fluctuations; toujours ils se sont efforcés, au contraire, d'assurer aux taxes une certaine stabilité; toujours ils ont imposé aux concessionnaires des délais minima pour la durée des abaissements de tarifs. Nous avons trop souvent rappelé les motifs de cette sage réglementation pour avoir à y revenir ici.

Voilà une première brèche qui a été faite à la théorie de l'équilibre entre l'offre et la demande et que les Compagnies ont renoncé à fermer depuis plus de quarante ans. On nous dispensera donc d'y insister et on nous permettra de constater simplement que, par là même, la doctrine exclusivement fondée sur les lois économiques a été condamnée.

2° — C'est qu'en effet l'industrie des transports par chemin de fer a un caractère spécial.

Nos grandes Compagnies ont toutes reçu de larges subventions en capital ; toutes sont dotées de la garantie d'intérêt, et, sauf sur deux réseaux, cette garantie embrasse à la fois le capital-obligations et le capital-actions ; toutes doivent abandonner éventuellement à l'État une partie de leurs bénéfices au delà d'un chiffre déterminé. Elles ont été créées et vivent avec l'aide du Trésor, c'est-à-dire avec les deniers des contribuables, et doivent plus tard rémunérer l'État de ses sacrifices, si le produit net atteint la limite fixée par les contrats.

Toutes sont investies, pour les travaux dépendant de leur concession, des droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et autres matériaux.

Elles détiennent, personne ne le nie, un véritable monopole de fait. Ce monopole résulte, non seulement de l'impossibilité matérielle de multiplier des instruments si coûteux, mais encore de la sage politique qu'a suivie le Parlement français et qui a consisté à diviser la France en un certain nombre de régions formant l'apanage des différentes Compagnies, de manière à éviter les dépenses frustratoires et les doubles emplois. Ce monopole de fait, qui est presque un monopole légal, comme nous venons de l'expliquer, ne détruit pas complètement les effets de l'offre et de la demande, mais les atténue singulièrement. Il ne laisse point au débat entre l'expéditeur et le transporteur la liberté indispensable pour que la théorie économique précédemment exposée puisse conserver toute sa valeur. Les transports qui s'imposent au producteur et au consommateur doivent suivre sa loi. A toute époque, les Pouvoirs publics ont jugé qu'il avait pour corollaire indispensable l'exercice de certains droits de tutelle de la part de l'État.

Les transports par chemin de fer ont aujourd'hui une telle influence sur l'avenir du pays, en temps de guerre comme en temps de paix, ils jouent un tel rôle dans la vie nationale, qu'ils constituent, à certains égards, un véritable service public.

Les contribuables de France, concourant tous à l'exécution des chemins de fer, peuvent légitimement prétendre à la rémunération de leurs sacrifices et demander que l'Administration et les Compagnies fassent fléchir la loi économique, lorsqu'elle conduirait à leur imposer des taxes excessives ; ils sont fondés à se prévaloir, dans ce but, des principes d'une bonne justice distributive.

A tous ces points de vue, les Compagnies ne peuvent être assimilées purement et simplement à des sociétés commerciales ; elles sont en même temps les mandataires de l'État et les agents du service public le plus important. Ce caractère mixte, qui est tout à la fois leur force et leur honneur, s'oppose à ce que leur exploitation soit régie par les mêmes règles que celle des industries libres.

3° — La question de la concurrence des chemins de fer entre eux ou avec les autres voies de communication appelle quelques explications spéciales. Ces explications pourront d'ailleurs être très brèves, après les longs développements dans lesquels nous sommes entré au cours du premier volume.

Il est juste et profitable au public que la concurrence amène des abaissements de tarifs ; ces abaissements n'ont pas les effets redoutables que l'on a signalés, grâce au droit de contrôle du Ministre et aux précautions prises contre les relèvements, au cas où les Compagnies voudraient les opérer après avoir ruiné leurs concurrents. Cependant, ici encore, les lois économiques ne doivent être appliquées qu'avec des tempéraments et des ménagements.

S'il s'agit de deux chemins de fer dotés de la garantie d'intérêt, il faut que la guerre ne se fasse pas au détriment des contribuables et aux frais du Trésor, que les transports ne soient pas détournés de leur itinéraire normal, c'est-à-dire de celui qui correspond aux moindres dépenses d'exploitation. Dans chaque cas particulier, le partage du trafic doit être réglé de manière à rendre la plus grande somme de services au moindre prix possible.

Alors même que l'un des deux chemins ou tous deux seraient dépourvus de la garantie d'intérêt, il serait impossible d'oublier que les capitaux engagés dans la construction de ces grandes voies de communication sont aujourd'hui extrêmement divisés, que les obligations sont réparties entre un grand nombre de porteurs, qu'elles représentent souvent les économies péniblement accumulées par d'humbles citoyens. L'État a le devoir moral de les protéger contre les ruines que pourrait entraîner une concurrence excessive et de concilier les intérêts en présence. Ce devoir est d'autant plus étroit que les déconfitures et les faillites se sont toujours traduites en définitive par de lourds sacrifices pour le Trésor, dans lequel il a fallu puiser à pleines mains pour ne pas laisser péricliter des œuvres reconnues d'utilité publique.

S'il s'agit d'un chemin de fer et d'une voie navigable, l'Administration a des devoirs analogues, sinon du même ordre, à remplir. Elle doit veiller

à ce que le public tire le maximum d'effet utile des capitaux engagés dans les deux voies concurrentes et à ce que les Compagnies ne fassent pas des abaissements excessifs qui les mettraient en déficit ou qui, en accumulant le trafic sur leurs lignes, les contraindraient à exécuter des travaux complémentaires trop considérables; elle doit tenir la main à ce que la batellerie ne soit pas soumise à des dommages dont le contre-coup se ferait sentir, soit dans d'autres régions pour lesquelles les Compagnies ne consentiraient pas les mêmes réductions ou seraient impuissantes à faire face à tous les besoins, soit aux heures d'accroissement exceptionnel dans l'intensité de la circulation.

Bien qu'ayant débuté et passé de longues années dans des services de navigation, bien que profondément convaincu de l'utilité de certains travaux pour l'amélioration des rivières ou l'ouverture des canaux artificiels, nous avons exposé, tome Ier, page 221 et suivantes, les raisons pour lesquelles ces travaux ne doivent pas être poussés à l'excès. Mais, une fois leur exécution décidée, et en laissant de côté certaines voies secondaires, l'expérience a prouvé qu'il devait se faire et qu'il se faisait entre la voie ferrée et la voie fluviale une répartition naturelle, attribuant : 1° à la première les marchandises de valeur qui ne peuvent supporter les longs délais de transport, qui ne s'expédient que par petites quantités, et dont la valeur n'est pas sensiblement affectée par des tarifs plus ou moins élevés; 2° à la seconde, les matières pondéreuses et de faible valeur, qui s'expédient par grandes masses, qui peuvent ne point arriver rapidement à destination, et qui ne sont susceptibles de se déplacer qu'à la condition de payer un prix très modique. Sans doute, il est souvent utile qu'une certaine lutte s'établisse entre les deux voies de communication même pour les marchandises de cette dernière catégorie, que cette lutte stimule les Compagnies et la batellerie, que le chemin de fer supplée facilement la voie navigable pendant les chômages, qu'il lui vienne en aide lorsqu'elle ne peut suffire aux transports. Mais, en général, il est nécessaire de laisser subsister, entre le taux du fret et le tarif par rails, un écart compensant les avantages de vitesse qu'offre la voie ferrée.

La décision à prendre dans chaque cas particulier nécessite des appréciations fort délicates et oblige à concilier des intérêts très divers. Aucune formule, si scientifique qu'elle soit, ne saurait suppléer à l'examen minutieux et consciencieux des espèces.

4° — L'État qui subventionne les chemins de fer ne peut, dans l'exercice de son droit d'homologation, juger les tarifs d'après le seul intérêt commercial des Compagnies; il doit envisager aussi l'intérêt général et

chercher à augmenter autant que possible l'utilité des chemins de fer pour le pays (1).

Cet élément de l'utilité vient ainsi s'ajouter à celui de la valeur du transport, sur lequel une certaine école voudrait baser exclusivement les taxes.

Nous nous hâtons d'ajouter que les représentants de l'État doivent agir, à cet égard, avec toute la circonspection commandée par la situation financière de la France et avec tout le respect dû aux contrats de concession.

Si la théorie de la tarification d'après la loi de l'offre et de la demande est incompatible avec le statut légal et avec la situation de fait des chemins de fer en France, s'ensuit-il que la théorie opposée de l'unification à outrance soit plus acceptable? Nullement : car elle méconnaît le caractère commercial des voies ferrées, dont il est impossible de faire abstraction et qu'il faut savoir concilier avec leur caractère d'instruments d'un grand service public.

Personne n'a jamais contesté l'opportunité de la division des marchandises en plusieurs séries.

Personne ne conteste plus l'utilité des tarifs spéciaux, accordant des réductions en échange des facilités de transport dont jouissent les Compagnies, pour le tonnage des expéditions, les délais de livraison, l'étendue de leur responsabilité en cas d'avaries, de déchets ou de perte, la manutention au départ et à l'arrivée, etc.

Mais on a critiqué très vivement les prix fermes et on a été jusqu'à en demander la suppression complète et à préconiser l'usage exclusif des barèmes applicables à toutes les relations.

Cette double mesure n'était ni pratique, ni réalisable, même en supposant que l'on pût faire table rase du passé et des faits acquis. Il existe et il existera toujours certains échanges entre des points déterminés d'expédition et de destination, qui justifieront des prix particuliers, parce qu'ils sont localisés et qu'ils répondent à des besoins spéciaux ; les supprimer, ce serait porter atteinte aux intérêts du producteur et du consommateur, nuire à la richesse et au bien-être du pays, compromettre le sort des Compagnies et celui du budget si intimement lié, surtout aujourd'hui, à la situation financière des concessions de chemins de fer.

A d'autres points de vue encore, l'application exclusive de barèmes étendus à toutes les relations serait irrationnelle et contraire à la nature

(1) Voir, tome Ier, le chapitre consacré à l'utilité des chemins de fer. Pour éviter les redites, nous ne reproduisons pas les considérations développées dans ce chapitre.

des choses. Il est impossible de faire complètement abstraction des différences dans l'intensité de la fréquentation sur les diverses lignes et souvent même sur une ligne donnée, suivant que l'on considère les deux courants de circulation correspondant à l'aller et au retour. Il est impossible de négliger la très grande variété du profil longitudinal et celle qui en résulte dans les frais d'exploitation. Il est impossible de ne pas tenir compte des concurrences, dont l'un des effets salutaires est précisément de provoquer des abaissements contenus dans de justes limites. Il est impossible de ne pas avoir égard à la nécessité d'attirer le trafic vers nos ports par des tarifs réduits; d'encourager la création ou d'empêcher la ruine de certains établissements, dont l'existence est commandée par l'intérêt national; de concéder, le cas échéant, aux produits de notre sol ou de notre industrie des avantages grâce auxquels ils puissent lutter contre les produits étrangers. Tout ce qui peut être légitimement demandé, c'est qu'à des situations similaires les Compagnies fassent des conditions semblables, c'est qu'il n'y ait pas de faveur injustifiée.

Avant la construction des chemins de fer, l'uniformité des prix n'existait pas. Les transports coûtaient moins cher dans les larges vallées que dans les régions montagneuses, le long des rivières et canaux que sur les autres points, dans les parties du territoire dotées de bonnes routes que dans les autres parties moins favorisées, sur les voies très fréquentées que sur les voies à faible circulation. L'uniformité absolue ne peut pas exister davantage aujourd'hui. Sans doute, le caractère spécial des concessions de chemins de fer, les subventions qui leur sont fournies au moyen des fonds versés par l'ensemble des contribuables, le droit de tutelle que l'État s'est réservé sur les Compagnies, des considérations gouvernementales et politiques, peuvent et doivent déterminer les Chambres et le Gouvernement à poursuivre une uniformisation relative, à atténuer les différences que pourrait justifier l'application des règles économiques, à s'inspirer non seulement de ces règles, mais encore des principes de justice distributive. Rien n'est plus naturel et plus légitime. Toutefois, il y a loin de là à l'uniformisation complète, véritable chimère à laquelle les peuples les plus passionnés pour le système de l'unité des taxes ont toujours eu la sagesse de renoncer. Dans des matières aussi complexes que celle de l'exploitation des chemins de fer, les questions ne se résolvent pas à coup de formules et d'équations algébriques.

Comme nous avons eu déjà l'occasion de le faire remarquer, l'unification des taxes ne saurait se faire en prenant comme régulateur les taxes les plus basses. De ce qu'une Compagnie serait en mesure d'abaisser, par exemple, à 3 centimes par tonne et par kilomètre la taxe applicable à une

marchandise déterminée sur une section à grand trafic, on ne serait pas fondé à prétendre qu'elle pût appliquer la même taxe sur les autres parties de son réseau. Réaliser un nivellement de cette nature, à supposer qu'il fût compatible avec les contrats de concession, ce serait provoquer un véritable effondrement des recettes, bouleverser l'équilibre du budget et commettre une injustice en faisant payer par tous les contribuables les services rendus à une partie seulement d'entre eux.

On ne peut soutenir que cet abaissement général des taxes provoquerait un immense développement de la circulation et permettrait ainsi de maintenir les recettes à leur niveau : nous démontrerons, dans un chapitre spécial consacré à l'abaissement des taxes, que ce serait une hypothèse folle. La garantie d'intérêt augmenterait dans des proportions inouïes. Or, si l'on ouvre le budget de 1887, on y trouve déjà cette garantie inscrite pour une somme de 104 millions. Si l'on y ajoute les 80 millions correspondant à des subventions ou à des avances antérieures de garantie transformées en annuités, plus les charges des 3 milliards que l'État a dépensés directement ou versés en capital entre les mains des Compagnies, on voit toute l'importance des charges auxquelles l'impôt a déjà à pourvoir pour l'œuvre des chemins de fer. Les Pouvoirs publics ne doivent donc prendre qu'avec une extrême réserve les décisions susceptibles de grossir encore ces charges.

Quant à uniformiser les taxes en prenant comme régulateur les prix les plus élevés, il ne saurait en être question.

Reste l'uniformisation sur la base de chiffres intermédiaires entre les plus élevés et les plus faibles, la seule possible et rationnelle. Poussée à l'extrême, elle aurait encore le très grave inconvénient d'interdire des transports qui ne pourraient supporter la taxe moyenne, d'atteindre profondément les recettes et de stériliser certains éléments de la fortune publique. Supposons, pour prendre un exemple très simple, qu'une Compagnie ait deux tarifs de 6 c. et de 4 c., et que le premier soit appliqué au transport de 200 000 tonnes et le second à un transport égal : si l'on substitue à ces deux tarifs une moyenne de 5 centimes, il est hors de doute que le tonnage total sera réduit; sur les 200 000 tonnes qui étaient taxées à 4 c., une partie pourra résister au relèvement, mais une autre fraction disparaîtra, parce que la base réduite de 4 c. pouvait seule en déterminer le déplacement.

Dans tout ce qui précède, nous avons fait abstraction des précédents et des situations acquises. Pendant de longues années, la France a mis en vigueur des prix très multiples et très variés. L'institution successive de ces prix a amené la création d'usines, d'établissements commerciaux, d'a-

teliers, qui seraient inévitablement frappés de mort par des augmentations de tarifs; elle a provoqué des courants d'échanges, dont le cours serait brusquement interrompu; elle a jeté dans la lice contre la production étrangère des maisons qui s'effondreraient au grand préjudice de l'intérêt national; elle a permis de fertiliser des parties ingrates de notre territoire; en y apportant des amendements qu'il serait désormais impossible de transporter. Ce serait une perturbation sans précédent, une révolution dans laquelle sombreraient la fortune et la puissance du pays.

Ainsi, le système basé sur la loi de l'offre et de la demande et celui de l'uniformisation absolue sont aussi inadmissibles l'un que l'autre.

Comme nous l'avons dit au début de l'examen critique des arguments produits à l'appui des deux systèmes, la vérité est dans une solution intermédiaire, dans une unification relative, dans une revision ayant surtout pour objet d'éliminer les prix fermes devenus inutiles, de supprimer les anomalies injustifiées, de mieux coordonner les taxes, d'y établir plus d'harmonie, de simplicité et de clarté.

C'est ainsi que l'a entendu M. George, dans son rapport de 1878 au Sénat : « La majorité de votre Commission a jugé que, bien que le prix « ferme fût une dérogation au principe de proportionnalité inscrit dans « la loi, et quoique cette dérogation pût devenir une cause de diversité « fâcheuse dans notre système de tarification, il fallait tenir compte de ce « fait général que les tarifs spéciaux, par leur nature même et la diversité « des intérêts auxquels ils correspondent, ne peuvent être aussi strictement réglementés que les tarifs généraux ; qu'il est indispensable de laisser en cette matière une plus grande latitude aux Compagnies; que « d'ailleurs les tarifs de gare à gare sont d'une pratique si générale que « leur suppression absolue soulèverait de grandes difficultés ; et qu'enfin il « faut, pour rendre ces réformes acceptables, les limiter au strict nécessaire. — C'est par ces motifs que votre Commission, sans méconnaître « les inconvénients des tarifs de gare à gare et la gravité des objections « qu'ils soulèvent en droit et en fait, croit qu'on peut cependant les laisser subsister, mais, bien entendu, seulement dans les tarifs spéciaux, « et toujours avec le correctif de la clause des stations non dénommées.

« Mais, par cela même qu'une plus grande latitude est laissée aux « Compagnies dans les formules des tarifs spéciaux, votre Commission « estime qu'il est nécessaire que ces tarifs soient soumis à une revision « attentive, qu'ils soient étudiés avec soin, au double point de vue des « motifs qui les ont dictés et des effets qu'ils peuvent produire.

« Aussi votre Commission est-elle d'avis qu'il y aurait lieu de suppri-

« mer tous ceux des tarifs spéciaux qui, même créés dans le seul but d'ac-
« croître le trafic de lignes déterminées, dépasseraient cependant les limi-
« tes d'une concurrence légitime ou qui troubleraient les conditions
« normales du commerce ou de la production industrielle.

« Tels sont par exemple ceux qui, par l'exagération de réduction de
« leur prix, n'ont pour but évident que de détruire des concurrences
« naturelles et normales, et qui ont, par conséquent, le caractère évident
« de tarifs de concurrence. Tels sont encore ceux des tarifs spéciaux ou
« communs qui, sans avantages pour l'intérêt général, ont pour but de
« détourner le commerce de ses voies naturelles, ou ceux qui n'auraient
« pour effet appréciable que de créer à un centre industriel ou commercial
« une situation privilégiée au détriment d'autres centres similaires. Il
« doit en être de même encore au regard des tarifs spéciaux et interna-
« tionaux qui auraient pour effet de détruire, en tout ou en notable
« partie, la protection dont les lois douanières font bénéficier notre pro-
« duction nationale.

« En revanche, il y a lieu de maintenir tous les tarifs spéciaux com-
« muns ou autres, qui ne sont pas motivés par les convenances exclusi-
« ves des Compagnies ou leur intérêt temporaire, mais qui sont surtout
« dictés par les nécessités permanentes d'une sage exploitation ou par l'in-
« térêt général du commerce ou de la production : tels sont, par exemple,
« les tarifs réduits établis sur des matières pondéreuses, en vue de procu-
« rer des transports de retour et par conséquent une utilisation de forces
« perdues et une diminution des frais généraux ; tels sont encore les tarifs
« réduits ayant pour but de développer, sur un point donné, l'exploitation
« de richesses naturelles, ou le développement de la production indus-
« trielle de certaines régions où le trafic fait défaut.

. . . . . .

« En résumé, votre Sous-Commission est d'avis qu'il conviendrait.....
« de soumettre à un nouvel examen les tarifs réduits actuellement en vi-
« gueur, d'y maintenir les taxes de gare en gare, mais :

« 1° de supprimer d'abord tous ceux de ces tarifs que rendrait inu-
« tiles l'application des réformes proposées aux tarifs généraux ;

« 2° de supprimer également tous ceux de ces tarifs qui, n'ayant pour
« but que l'intérêt particulier des Compagnies, seraient, dans les limites
« indiquées plus haut, contraires soit à l'intérêt du Trésor public, soit à
« l'intérêt général, soit au respect des intérêts particuliers entre lesquels
« l'État doit maintenir égalité de traitement et impartiale protection. »

Dans son rapport du 7 mai 1880 à la Chambre des députés, M. Richard Waddington, après avoir mis en relief les anomalies des tarifs spéciaux,

se bornait également à demander la revision de ces tarifs par l'État et la réduction de leur nombre.

6. **Invitations adressées aux Compagnies et engagements contractés par elles en 1883.** — En même temps que les Commissions parlementaires délibéraient et formulaient des conclusions, de son côté l'Administration étudiait les moyens de réduire le nombre des tarifs spéciaux, de les classer méthodiquement, de faire disparaître les contradictions et les anomalies.

Ce fut un des points principaux du programme de la Sous-Commission instituée sous la présidence de M. Aucoc, pour l'étude de la réforme des tarifs par la Commission centrale des chemins de fer.

Un peu plus tard, le 2 novembre 1881, dans une lettre adressée aux Compagnies concernant le projet de tarif général commun, le Ministre des travaux publics écrivait ce qui suit : « L'œuvre de réforme de nos tarifs « de chemins de fer serait incomplète, si elle se bornait à celle des tarifs gé- « néraux. Ceux-ci ne correspondent en effet qu'à la moitié environ du nombre « total des expéditions et à un chiffre inférieur au quart du total des recettes « par tous tarifs.

« Les tarifs spéciaux ou conditionnels, dont le nombre est aujourd'hui « de plus de 1000, donnent plus particulièrement satisfaction aux be- « soins du commerce et de l'industrie, et l'importance de leur rôle se me- « sure par ce double fait que, d'une part, le jeu de ces tarifs correspond « à une proportion voisine des quatre cinquièmes de la recette totale « pour tous tarifs, et, d'autre part, qu'ils ont permis d'abaisser au des- « sous de 6 centimes par tonne et par kilomètre la moyenne des taxes per- « çues.

« Ils ont été l'objet, vous ne l'ignorez pas, des plus vives réclamations, « qui ont retenti dans les enquêtes de toute nature de ces dernières an- « nées et dans les débats parlementaires.

« Sans qu'il y ait lieu d'insister en ce moment sur ces critiques, j'es- « time que la réforme des tarifs spéciaux doit suivre immédiatement celle « des tarifs généraux.

« Je compte que vous ne négligerez rien pour que vos propositions « complémentaires me soient transmises dans le plus bref délai possible. »

Enfin, en signant les conventions de 1883, les Compagnies prenaient toutes l'engagement de reviser et de simplifier leurs tarifs spéciaux, en les formant :

1° de barèmes du système belge, applicables indistinctement à tous les parcours;

2° de prix fermes destinés surtout à éviter les relèvements sensibles auxquels pouvait conduire la réforme.

7. Réformes réalisées au 31 mai 1887 sur les réseaux concédés aux Grandes Compagnies. — La réforme ainsi promise par les Compagnies est aujourd'hui réalisée pour quatre réseaux, ceux du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée; elle se poursuit activement pour les réseaux de l'Ouest et du Midi, dont les nouveaux tarifs ont été soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur toutes les difficultés que présente cette laborieuse opération, surtout en ce qui concerne les réseaux dont les tarifs étaient très multiples et très variés. Le pays ne saurait témoigner trop de reconnaissance aux membres du Parlement, du Conseil d'État, de l'Administration et de la Chambre de commerce de Paris, qui ont constitué les commissions du Comité consultatif chargées de l'examen des propositions présentées par les Compagnies. Ils se sont livrés et continuent à se livrer à ce rude labeur, à ce travail ingrat, avec une abnégation, une assiduité et une impartialité dignes des plus grands éloges, étudiant les prix un à un, les rapprochant des taxes antérieures, scrutant les conséquences que la nouvelle tarification pourra avoir au point de vue des différentes branches de notre commerce et de notre industrie, s'efforçant de concilier les intérêts si divers auxquels touche l'exploitation des chemins de fer, cherchant à la fois à réaliser l'unification dans ce qu'elle a de pratique et à éviter des relèvements qui lèseraient la production et la consommation, éclairant leur religion par tous les moyens dont ils peuvent disposer, poursuivant sans relâche leur but, qui est de faire concorder l'uniformisation restreinte avec un abaissement de la taxe moyenne, sans compromettre pour cela les intérêts respectables des Compagnies et ceux du Trésor.

Malgré tous leurs efforts et ceux de l'Administration, la réforme n'a pu s'opérer, particulièrement pour le réseau de Lyon, sans provoquer des plaintes et des réclamations très pressantes, qui ont donné lieu à un débat retentissant devant la Chambre des députés, au cours de l'année 1886.

Tout en réduisant la taxe moyenne, il a été impossible de faire l'unification sans se résoudre à un certain nombre de relèvements. Les expéditeurs qu'atteignaient ces relèvements ne se sont pas fait défaut de protester avec une extrême vivacité; ceux qui, au contraire, profitaient des abaissements se sont bien gardés de donner des témoignages de leur satisfaction.

Il n'en est résulté, après tout, que des embarras temporaires pour le

Ministre des travaux publics. L'œuvre restera perfectible comme toutes les œuvres humaines, mais éminemment utile au pays. Des améliorations y seront apportées, au fur et à mesure que la nécessité en sera reconnue et que l'état du trafic le permettra.

Nous ne pouvons nous dispenser, à cette occasion, de faire remarquer que la réforme s'accomplit dans les circonstances les plus défavorables : la crise industrielle et commerciale qui sévit dans le monde entier, mais qui a atteint la France plus profondément que d'autres pays, a déprimé les recettes dans une proportion inattendue, comme le montre le tableau suivant, pour les six grandes Compagnies :

ANNÉES	NOMBRE MOYEN de KILOMÈTRES EXPLOITÉS	RECETTE TOTALE	RECETTE KILOMÉTRIQUE
	km.	fr.	fr.
1882	20.945	1.076.000.000	51.400
1883	23.776	1.094.000.000	46.000
1884	26.372	1 066.000.000	40.400
1885	27.446	1.028.000.000	37.500
1886	28.198	995.000.000	35.300

Il ne faut pas s'inquiéter outre mesure de l'affaissement de la recette kilométrique, qui tient pour une large part à l'ouverture de lignes peu productives et à l'incorporation de chemins secondaires dans le réseau des grandes Compagnies. Mais malheureusement, il n'en est pas de même de la recette brute totale, qui, depuis 1883, ne cesse de décroître, malgré l'augmentation du nombre moyen de kilomètres exploités et l'accroissement de dépenses qui en est le corollaire.

On s'explique que, dans une situation si peu prospère, les Compagnies se soient montrées rebelles à des expériences trop aléatoires et que l'Administration elle-même, gardienne des intérêts du Trésor, ait dû agir avec une grande prudence.

Des temps plus heureux viendront, où il sera possible de faire mieux.

D'ailleurs, la revision des tarifs s'imposera périodiquement. Quel que soit le soin apporté par les Compagnies à l'étude de leurs propositions et par le Ministère des travaux publics à l'examen de ces propositions, les prix qu'il faudra créer successivement pour satisfaire à des besoins nouveaux présenteront sans aucun doute, au bout de quelques années, des anomalies qu'il sera nécessaire de faire cesser. Il y aura des réformes périodiques à accomplir dans ce but. Nous nous empressons d'ajouter que ces réformes devront être séparées par de longs intervalles, en raison de

leur difficulté et du trouble qu'elles apporteront dans les situations acquises; elles seront en outre plus faciles que celle qui a été entreprise durant ces dernières années; on n'aura plus l'embarras d'un chaos de prix accumulés les uns sur les autres depuis un demi-siècle.

Sous le bénéfice de ces observations générales, voici les résultats qui ont été obtenus sur les réseaux du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, et dont on ne s'écartera pas beaucoup pour les réseaux de l'Ouest et du Midi.

a. Réseau du Nord. Les tarifs spéciaux de grande vitesse, très peu nombreux, n'ont pas été remaniés.

Quant aux tarifs spéciaux de petite vitesse, ils ont été ramenés à 31 (non compris le tarif spécial des ports de mer), à savoir:

1. Animaux vivants. — 2. Céréales, farines alimentaires, grains, graines fourragères et oléagineuses, légumes secs, pâtes alimentaires. — 3. Denrées de halles et denrées coloniales. — 4. Sel gemme ou marin. — 5. Betteraves, sucres, matières sucrées, etc. — 6. Boissons, spiritueux, etc. — 7. Combustibles minéraux. — 8. Combustibles végétaux. — 9. Bois de charpente, de charronnage, de menuiserie, etc. — 10. Chaux, ciment, plâtre. — 11. Ardoises, pierres, marbres. — 12. Produits de carrière bruts. — 13. Minerais. — 14. Produits métallurgiques. — 15. Matières bitumineuses ou résineuses. — 16. Corps gras et dérivés ou assimilés. — 17. Matières tinctoriales. — 18. Produits chimiques; droguerie. — 19. Matières premières pour la fabrication du papier et produits dérivés. — 20. Matières textiles et produits dérivés ou assimilés. — 21. Faïences, poteries, verrerie. — 22. — Engrais, amendements, pulpes de betteraves, etc. — 23. Fourrages, plantes, etc. — 24. Matériel roulant. — 25. Emballages vides. — 26. Emballages vides en retour. — 27. Dépouilles d'animaux et produits dérivés. — 28. Marchandises diverses. — 29. Marchandises de toutes natures en provenance ou à destination de diverses gares desservant une même localité. — 30. Réglementations diverses. — 31. (Temporaire) Betteraves.

Si on laisse de côté le tarif 31 qui n'avait qu'un caractère temporaire (1), le tarif 1 qui comporte des prix proportionnels à la distance d'après une base fixée par wagon, le tarif 24 qui stipule également certains prix proportionnels, et le tarif 30 qui est dans le même cas, enfin ceux qui, par leur nature, ne comportent pas de prix à la distance, les autres tarifs prévoient tous des prix du système belge, applicables à toutes les relations. Pour certaines marchandises, la Compagnie s'est bornée, soit à des déclassements d'une, de deux ou de trois séries soit à la suppression de la majoration de 50 % sur les matières encombrantes, soit à la combinaison de ces deux mesures. Pour les autres, elle a institué six barèmes dont la formule est la suivante :

(1) Ce tarif vient de faire place à un tarif permanent comportant l'application du barème 4.

	BARÊME 1	BARÊME 2	BARÊME 3	BARÊME 4	BARÊME 5	BARÊME 6
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
Base initiale.....	10	8	7	6	5	4
Taxe par kilomètre en sus						
De 26 km. à 50 km.	»	»	»	»	»	3
51 — 75 —	»	»	5	4	4	
76 — 100 —	»	»				2,5
101 — 200 —	8	6	3,5	3	2,5	
201 — 250 —	6	4	2,5	2	1,5	2
251 — 300 —						1,5

Le rapprochement entre les prix de ce barême et ceux des six séries donnent les résultats que voici :

DISTANCES	SÉRIES						BARÊMES					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	2,00	2,50	2,00	1,75	1,50	1,25	1,00
50	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,00	5,00	4,00	3,50	3,00	2,50	1,75
100	16,00	14,00	12,00	10,00	8,00	5,00	10,00	8,00	6,00	5,00	4,50	3,15
150	23,50	20,50	17,50	14,50	11,50	6,75	14,00	11,00	7,75	6,50	5,75	4,40
200	31,00	27,00	23,00	19,00	15,00	8,50	18,00	14,00	9,50	8,00	7,00	5,65
250	38,50	33,00	28,00	23,00	18,00	10,25	21,00	16,00	10,65	9,00	7,75	6,65
300	46,00	39,00	33,00	27,00	21,00	12,00	24,00	18,00	11,75	10,00	8,50	7,40

On voit que le barême 1 s'encadre entre la 4e et la 5e série, et le barême 2 entre la 5e et la 6e. Les barêmes 4, 5 et 6 donnent des prix inférieurs à ceux de la 6e série ; le dernier, notamment, donne un chiffre de moins de 2 c. 5 pour la base ramenée à la distance totale de 300 kilomètres.

Dans quelques cas, le jeu des barêmes est limité par un maximum.

La plupart des tarifs spéciaux comportent quelques prix fermes, qu'il était matériellement impossible d'éviter sous peine de se résoudre, soit à une dépression excessive des recettes, soit à des relèvements inacceptables. Le nombre de ces prix fermes est relativement restreint : il n'atteint pas 300, abstraction faite des prix fermes de l'ancien tarif des houilles et cokes, dont le maintien a paru indispensable.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, la Compagnie du Nord a,

en outre, un tarif spécial des ports de mer qui se divise en 4 chapitres, savoir :

Chapitre 1er. — Marchandises expédiées sous le régime d'exportation par les ports de Rouen, le Tréport, Saint-Valery, Boulogne, Calais, Graveline et Dunkerque. — Prix fermes applicables au départ d'une station quelconque du réseau du Nord, pour chacune des marchandises qui donnent lieu à un commerce d'exportation. De plus, quelques prix fermes applicables à des marchandises et des provenances déterminées.

Chapitre 2.— Marchandises arrivées par mer et expédiées, soit des voies des ports, soit des gares de Rouen, le Tréport, Saint-Valery, Boulogne, Calais, Gravelines et Dunkerque. — Prix fermes applicables à destination d'une station quelconque du réseau du Nord, plus divers prix fermes applicables à certaines relations, pour les marchandises exotiques (Pour les raisons indiquées page 395, ces prix ne sont pas soumis à la clause des stations non dénommées).

Chapitre 3. — Marchandises expédiées des ports de Rouen, le Tréport, Saint-Valery, Boulogne, Calais, Gravelines et Dunkerque. — Prix fermes applicables à destination d'une station quelconque du réseau du Nord pour les marchandises ayant des similaires dans la production française.

Enfin, nous devons mentionner les taxes applicables aux transports entre les gares et les voies ferrées des ports. Dans la plupart des cas, la Compagnie accorde la gratuité aux marchandises appelées à voyager ou ayant voyagé sur son réseau.

b. Réseau de l'Est. — Les tarifs spéciaux de grande vitesse ont été remaniés et réduits à 9, dont 1 pour les animaux vivants, 3 pour les marchandises et 5 pour les transports divers. La Compagnie a mis en vigueur des tarifs différentiels du système belge pour les animaux, les denrées et le lait ; aucun prix ferme n'est prévu.

Les tarifs spéciaux de petite vitesse sont au nombre de 28. De ces tarifs, les 27 premiers portent à peu près sur les mêmes marchandises que ceux du Nord : le Comité consultatif a attaché un très grand intérêt à cette unité de répartition, qui facilite singulièrement les recherches pour le public. Quant au 28e, il comprend les réglementations diverses et correspond au tarif 30 du Nord.

En laissant de côté le tarif des animaux, qui comporte dans certains cas des taxes proportionnelles aux distances, dans d'autres cas des taxes différentielles du système belge, que nous n'indiquons pas ici eu égard à leur spécialité, une partie des deux tarifs des emballages qui sont dans le même cas, et le tarif des réglementations, la Compagnie de l'Est a procédé,

soit par des déclassements, soit par l'application de neuf barêmes, dont la formule est la suivante :

	BARÊME A	BARÊME B	BARÊME C	BARÊME D	BARÊME E	BARÊME F	BARÊME G	BARÊME H	BARÊME I
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Base initiale	10	8	8	8	8	7	7	6	4
Taxe par kilomètre en sus									
de 26 km. à 50 km....	»	»	»	6	5	4	4	3	3
51 — 100 —	»	»	»		4				2,5
101 — 200 —	8	6	4	4		3	2,25	2,25	2
201 — 300 —	6	4	au delà de 100 km.		2,5	2,5	2	2	au delà de 100 km.
301 — 400 —	au delà de 200 km.	au delà de 200 km.		3			au delà de 200 km.	au delà de 200 km.	
Au delà de 400 —				au delà de 300 km.	2	2			

La comparaison entre les prix de ces barêmes et ceux des six séries donne les résultats que voici :

DISTANCES	SÉRIES						BARÊMES								
	1	2	3	4	5	6	A	B	C	D	E	F	G	H	I
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	2,75	2,50	2,00	2,00	2,50	2	2	2,00	2,00	1,75	1,75	1,50	1,00
50	8,00	7,00	5,50	5,00	4,00	3,00	5,00	4	4	3,50	2,25	2,75	2,75	2,25	1,75
100	16,00	14,00	11,00	10,00	8,00	5,00	10,00	8	8	6,50	5,25	4,75	4,75	3,75	3,00
150	23,50	20,50	16,00	14,50	12,00	6,75	14,00	11	10	8,50	7,25	6,25	5,90	4,90	4,00
200	31,00	27,00	21,00	19,00	15,50	8,50	18,00	14	12	10,50	9,25	7,75	7,00	6,00	5,00
250	38,50	33,50	26,00	23,50	17,50	10,25	21,00	16	14	12,50	10,50	9,00	8,00	7,00	6 00
300	46,00	40,00	31,00	28,00	19,50	12,00	24,00	18	16	14,50	11,75	10,25	9,00	8,00	7,00
400	60,00	52,00	40,00	36,00	23,50	15,00	30,00	22	20	17,50	14,25	12,75	11,00	10,00	9,00
500	74,00	64,00	49,00	44,00	27,50	18,00	36,00	26	24	20,00	16,25	14,75	13,00	12,00	11,00

On voit que le barême *A* s'encadre entre les séries 4 et 5, et les barêmes *B*, *C*, *D*, entre les séries 5 et 6. Les barêmes *E*, *F*, *G*, *H* et *I* donnent des prix inférieurs à ceux de la 6e série; le dernier, notamment, donne, pour la base ramenée à la distance totale, des chiffres de 2 c. 1/3 à 300 km. et de 2 c. 2 à 500 km.

Beaucoup de tarifs spéciaux contiennent encore des prix fermes, qu'il a fallu maintenir, eu égard aux concurrences ou aux situations depuis longtemps acquises. Le nombre de ces prix est d'environ 850.

c. Réseau d'Orléans. — La réforme n'a porté que sur les tarifs de petite vitesse. Voici les bases sur lesquelles le Comité consultatif s'est mis d'accord avec la Compagnie.

Les tarifs spéciaux sont au nombre de 33; leur classification s'écarte peu de celle des réseaux du Nord, de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée; elle est la suivante :

1. — Animaux vivants. — 2. Céréales, farines, fécules, graines, légumes secs, marrons et châtaignes, pommes de terre, betteraves et pulpes. — 3. Noix sèches, prunes sèches, pommes et poires. — 4. Sel marin et sel gemme. — 5. Sucres, glucose, mélasse. — 6. Vins et spiritueux, bière, cidre, eaux minérales. — 7. Houille, agglomérés de houille, anthracite, boghead solide, coke, charbon de terre, escarbilles, poussier de charbon de terre. — 8. Charbon de bois, charbon de Paris et poussier de charbon de bois. — 9. Bois de construction et à brûler, écorces à tan, merrains, tan en sacs. — 10. Chaux, ciment, plâtre. — 11. Marbres, moellons, pavés, pierres. — 12. Ardoises, argile, briques, kaolin, sable, terre, tuiles. — 13. Minerais, castine. — 14. Produits métallurgiques. — 15. Huiles minérales, matières bitumineuses et résineuses. — 16. Huiles animales et végétales, graisse, savons, suifs. — 17. Couleurs et matières tinctoriales. — 18. Produits chimiques, droguerie. — 19. Chiffons, papiers, pâtes à papier. — 20. Chanvre, coton, laine, lin, tissus. — 21. Produits céramiques, verrerie. — 22. Amendements, engrais. — 23. Foin, fourrages secs ou verts, paille, chanvre et lin en tiges. — 24. Machines-locomotives et tenders. — 25. Voitures. — 26. Emballages vides, fûts vides. — 27. Cuirs et peaux. — 28. Matériel de jeux et de spectacles forains, de cirques et de ménageries. — 29. Marchandises diverses. — 30. Marchandises en provenance des ports de mer. — 31. Marchandises destinées à l'exportation. — 32. Prix exceptionnels (Annexe du tarif général). — 33. Réglementations diverses.

Les prix de ces tarifs résultent, soit de déclassements, soit de l'application de neuf barèmes qui sont complétés par des prix fermes et dont les bases sont les suivantes :

	Barème A	Barème B	Barème C	Barème D	Barème E	Barème F	Barème G	Barème H	Barème I
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Base initiale.....	16	12	10	10	8	8	8	8	4,5
Taxe par kilomètre en sus de 26 km. à 50 km.....	»	»	»	»	»	»	5	3	»
51 — 100 —	»	»	»	»	»	5		2,5	3
101 — 200 —	11	8	9	5	5	4	3	2 au delà de 100 km.	2 au delà de 100 km.
201 — 300 —			4		3	3	2 au delà de 200 km.		
301 — 400 —		4	3,5	3	2,5 au delà de 300 km.	2 au delà de 300 km.			
401 — 500 —	6	3 au delà de 400 km.	3 au delà de 400 km.	2,5 au delà de 500 km.					
501 — 600 —									
Au delà de 600 —	5								

Le barème *E* comporte une variante à laquelle correspond une taxe de 5 c. par kilomètre en sus, de 60 à 200 kilomètres, et de 4 c., entre 200 et 314 kilomètres.

Les engrais de la 2e catégorie sont taxés aux prix d'un barême qui résulte de la combinaison du barême I et de la 6e série raccordés entre eux par une taxe kilométrique de 4 c. 5, de 50 à 150 kilomètres.

Le rapprochement entre les prix des barêmes spéciaux et ceux des six séries donne les résultats suivants :

DISTANCES	SÉRIES						BARÊMES								
	1	2	3	4	5	6	A	B	C	D	E	F	G	H	I
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	2,00	4,00	3	2,50	2,50	2,00	2,00	2,00	2,00	1,15
50	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,00	8,00	6	5,00	5,00	4,00	4,00	3,25	2,75	2,25
100	16,00	14,00	12,00	10,00	8.00	5,00	16,00	12	10,00	10,00	8,00	6,50	5,75	4,00	3,75
150	23,50	20,50	17,50	14,50	11,50	6,75	21,50	16	14,50	12,50	10,50	8,50	7,25	5,00	4,75
200	31,00	27,00	23,00	19,00	15,00	8,50	27,00	20	19,00	15,00	13,00	10,50	8,75	6,00	5,75
250	38,50	33,50	28,50	23,50	18,50	10,25	32,50	24	21,00	16,50	14,00	12,00	9,75	7,00	6,75
300	46.00	40,00	34,00	28,00	22,00	12,00	38,00	28	23,00	18,00	16,00	13,50	10,75	8,00	7.75
400	60,00	52,00	44,00	36,00	28,00	15,00	44,00	32	26,50	21,00	18,50	15,50	12,75	10,00	9,75
500	74,00	64,00	54,00	44,00	34,00	18,00	50,00	35	29;50	24,00	21,00	17,50	14,75	12,00	11,75
600	87,00	75,00	63,00	51,00	39,00	21,00	56,00	38	32,50	26,50	23,50	19,50	16,75	14,00	13,75
700	99,00	85,00	71,00	57,00	43,00	23,50	61,00	41	35,50	29,00	26,00	21,50	18,75	16,00	15,75
800	110,00	94,00	78,00	62,00	46,00	26,00	66,00	44	38,50	31,50	28,50	23,50	20,75	18,00	17,75
900	120,00	102,00	84,00	66,00	49,00	28,50	71,00	47	41,50	34,00	31,00	25,50	22,75	20,00	19,75

La multiplicité des prix fermes que comprenait la tarification antérieure de la Compagnie d'Orléans a obligé à en maintenir un peu moins de la moitié, afin de ne pas porter atteinte aux situations acquises.

La Compagnie a cru, d'accord avec la Commission du Comité consultatif, devoir maintenir ceux que l'application des nouveaux barêmes eût relevés de plus de 5 %.

d. Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée. — Les tarifs spéciaux de grande vitesse de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ont été remaniés comme ceux de la Compagnie de l'Est. Des taxes proportionnelles à la distance et des taxes différentielles, presque toutes du système belge, ont été mises en vigueur. Un très petit nombre de prix fermes sont insérés dans ces tarifs.

Quant aux tarifs spéciaux de petite vitesse, ils sont au nombre de 37. Leur classification, autant que possible conforme à celle du Nord et de l'Est, est la suivante :

1. Animaux vivants. — 2. Céréales, farines, pâtes alimentaires, graines, légumes secs, etc. — 3. Fruits, légumes frais, lait, fromages, œufs, etc. — 4. Sel marin, sel gemme. — 5. Sucre, betteraves, etc. — 6. Boissons. — 7. Combustibles minéraux. — 8. Combustibles végétaux. — 9. Bois de construction, etc. — 10. Chaux, ciment, craie, etc. — 11. Matériaux de construction, etc. — 13. Minerais. — 14 et 14 bis. Produits métallurgiques. — 15. Matières bitumineuses. — 16. Corps gras et leurs dérivés. — 17. Droguerie, denrées coloniales, etc. — 18. Produits chimiques. — 19. Papier et matières premières. — 20. Tissus et textiles. — 21. Produits céramiques, verrerie. — 22. Engrais. — 23. Fourrages, plantes, etc. — 24. Voitures et matériel roulant. — 25. Fûts vides, etc. — 26. Emballages vides en retour. — 27. Dépouilles d'animaux et produits accessoires. — 28. Matériel de fêtes, de foires, de construction, mobiliers, etc. — 29. Concours agricoles et expositions. — 30. — Masses indivisibles et objets de dimensions supérieures à celles du matériel. — 31. Expéditions à destination ou en provenance des embranchements particuliers. — 32. Transport en wagons spéciaux appartenant à des particuliers. — 33. Conditions de soudure des tarifs. — 34. Formalités pour passage en douane. — 38. Tarif temporaire pour les marchandises de Marseille à Cette. — 39. Tarif temporaire pour le sulfure de carbone, etc. — 40. Exportation. — 41. Transit (1).

En laissant de côté le tarif 1, qui compte 3 barêmes belges et des taxes proportionnelles à la distance, et quelques autres tarifs du même ordre que ceux précédemment indiqués pour le Nord et l'Est, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a procédé, soit par des déclassements, soit par l'application de six barêmes dont la formule est la suivante :

	BARÊME A	BARÊME B	BARÊME C	BARÊME D	BARÊME E	BARÊME F
	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes	centimes
Base initiale.....	9	8	8	8	8	8
Taxe par kilomètre en sus						
De 26 km. à 30 km.	»	»	»	5	4	4
31 — 50 —	»	»	»			
51 — 100 —	»	6	4, 5	4,25	3	2 au delà de de 50 km.
101 — 200 —	8					
201 — 300 —	6, 5	4	3.75	4	2, 5	
301 — 400 —			3,25	3,25		
401 — 700 —	5	3,05				
701 — 800 —	4		3	3		
801 — 900 —	au delà de 700 km.		2, 5	2, 5	2	
Au delà de 900 —		3	au delà de 800 km.	au delà de 800 km.	au delà de 800 km.	

Le rapprochement entre les prix de ces barêmes et ceux des 6 séries donne les résultats que voici :

(1) Les lacunes dans le numérotage des chapitres résultent soit du désir de conformer la classification du Paris-Lyon Méditerranée à celles du Nord et de l'Est, tout en supprimant les tarifs non applicables, soit de remaniements opérés pendant l'instruction et ayant abouti à la suppression de certains chapitres.

Dans la tarification du Nord et de l'Est, les tarifs qui font l'objet des chapitres 28, 29, 30, 31, 32, 33 et 34 du Paris-Lyon-Méditerranée ont été réunis en un chapitre unique.

DISTANCES	SÉRIES						BARÈMES					
	1	2	3	4	5	6	A	B	C	D	E	F
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
25	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	2,00	2,25	2,00	2,00	2,00	2.00	2,00
50	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,00	4,50	4,00	4,00	3,10	3,00	3,00
100	16,00	14,00	12,00	10,00	8,00	5,00	10,00	7,00	6,25	5,25	4,50	4,00
150	23,50	20,50	17,50	14,50	12,00	6,75	13,00	10,00	8,50	7,35	5,75	5,00
200	31,00	27,00	23,00	19,00	15,50	8,50	17,00	13,00	10,75	9,50	7,00	6,00
250	38,50	33,50	28,50	23,50	17,50	10,25	20,25	15,00	12,65	11,50	8,25	7,00
300	46,00	40,00	34,00	28,00	19,50	12,00	23,50	17,00	14,50	13,50	9,50	8,00
400	60,00	52,00	44,00	36,00	23,50	15,00	30,00	20,50	17,75	16,75	12,00	10,00
500	74,00	64,00	54,00	44,00	27,50	18,00	35,00	24,00	21,00	20,00	14,50	12,00
600	87,00	75,00	63,00	51,00	31,50	21,00	40,00	27,50	24,25	23,25	17,00	14,00
700	99,00	85,00	71,00	57,00	35,50	23,50	45,00	31,00	27,50	26,50	19,50	16,00
800	110,00	94,00	78,00	62,00	39,50	26,00	49,00	34,50	30,50	29,50	22,00	18,00
900	120,00	102,00	84,00	66,00	43,50	28,50	53,00	38,00	33,00	34,00	24,00	20,00
1.000	129,00	109,00	89,00	70,00	47,50	30,50	57,00	41,00	35,50	34,50	26,00	22,00
1.100	137,00	115,00	94,00	74,00	51,50	32,50	61,00	44,00	38,00	37,00	28,00	24,00

Le barême *A* s'encadre entre les séries 4 et 5, et les barêmes *B*, *C* et *D* entre les séries 5 et 6; les barêmes *E* et *F* donnent des prix inférieurs à ceux de la 6e série; pour le dernier, notamment, la base ramenée au parcours total est de 2 c. 2/3 à 300 kilomètres, de 2 c. 4 à 500 kilomètres et de 2 c. 2 à 1 000 kilomètres.

Comme les barêmes des tarifs généraux, ceux des tarifs spéciaux présentent des paliers, c'est-à-dire que les prix restent constants dans l'étendue d'échelons d'une longueur déterminée. Ces échelons sont de 2 km. entre 112 et 160 km., de 5 km. entre 160 et 240 km., de 10 km. entre 240 et 360 km., et de 20 km. au delà. Pour chaque palier, la taxe est calculée d'après la distance la plus longue : la majoration fictive des distances peut ainsi atteindre près de 6 %.

Le nombre des prix fermes est de 1 500 environ.

La réforme des tarifs spéciaux de Paris-Lyon-Méditerranée a été beaucoup plus laborieuse que celles du Nord et de l'Est. Tandis que, pour ces deux derniers réseaux, un accord complet avait pu s'établir entre la Commission du Comité consultatif et la Compagnie, il en a été tout autrement pour le réseau de Lyon. Le Comité a conclu à ne délivrer l'homologation que sous un grand nombre de réserves. L'Administration a dû négocier et finalement accepter une transaction appuyée par une partie des industriels de la région. On s'expliquera aisément ces difficultés, si l'on observe que

les tarifs anciens de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée étaient loin d'offrir la régularité relative de ceux du Nord et de l'Est, que la variété des intérêts en jeu était beaucoup plus grande, et que la Compagnie de Lyon était déjà sous le coup d'une dépression profonde de ses recettes.

Les nouveaux tarifs de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ont donné lieu, en 1886, à un débat retentissant devant la Chambre des députés.

Nous croyons que le Ministre a agi sagement, en leur donnant son exequatur. En effet, l'échec de la réforme pour ce réseau eût été un fait extrêmement fâcheux pour la réforme des tarifs des autres réseaux. D'autre part, sans être aussi satisfaisante qu'on aurait pu le désirer, la nouvelle tarification était cependant, dans son ensemble, avantageuse pour le public; elle se traduisait, compensation faite entre les relèvements et les abaissements, par un sacrifice annuel de 3 millions environ, et, en l'état des recettes, il n'eût pas été prudent de grever outre mesure la garantie d'intérêt. Enfin, nous l'avons déjà dit, des manifestations imposantes avaient eu lieu, à diverses reprises, pour déterminer le Ministre à délivrer l'homologation.

L'uniformisation, même restreinte, des tarifs ne pouvait d'ailleurs s'accomplir sans donner des relèvements assez nombreux et sans froisser beaucoup d'intérêts. Il fallait s'attendre à des protestations extrêmement vives de la part des industriels et des commerçants qui avaient ainsi à supporter des surtaxes.

De son côté, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée n'a-t-elle pas trop résisté sur certains points? Nous n'hésitons pas à répondre affirmativement. La preuve en est dans les errata qu'elle a dû soumettre presque immédiatement au Ministre des travaux publics, pour corriger des relèvements trop accusés.

On a beaucoup critiqué ces errata; on a soutenu qu'ils étaient irréguliers ou illégaux et que la décision ministérielle et la mise en vigueur auraient dû être précédées d'une instruction complète, et notamment d'un affichage d'un mois, dans les termes de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et du cahier des charges. Sans doute, cette thèse pouvait être plaidée par des casuistes s'attachant à la lettre des textes et ne sachant pas se dégager d'un rigorisme étroit dans leur interprétation. Mais il ne s'agissait pas, en réalité, d'instituer des prix nouveaux; il s'agissait exclusivement de réparer, au profit du public et par voie d'abaissement, des erreurs matérielles et des erreurs d'appréciation qu'une expérience de quelques jours avait suffi pour mettre en lumière. La forme des errata avait le très précieux avantage de donner aux taxes rectifiées un effet rétroactif, d'assurer aux expéditeurs le remboursement des trop-perçus

depuis la mise en vigueur des nouveaux tarifs, de rétablir les faits comme si ces tarifs avaient été immédiatement homologués dans leur forme définitive. Le dossier de l'instruction à laquelle les propositions de la Compagnie avaient donné lieu et dont la durée avait été de plusieurs années fournissait, avec les délibérations ultérieures des Chambres de commerce, des Chambres consultatives et des Conseils municipaux, tous les éléments nécessaires à la décision du Ministre des travaux publics. D'ailleurs, puisque les modifications consistaient toutes en des réductions de tarifs, la Compagnie n'avait à redouter aucune action de la part des expéditeurs pour défaut d'affichage d'un mois. Nous n'insisterons pas davantage sur cette question, qui a perdu tout intérêt d'actualité.

Il importe de noter, en terminant, que la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a promis la suppression des paliers de ses tarifs spéciaux, dès que commencera le partage des bénéfices avec l'État.

Les explications sommaires que nous venons de donner sur la réforme des tarifs du Nord, de l'Est et du Paris-Lyon-Méditerranée montrent que le but d'uniformisation a été atteint, dans les limites pratiques assignées à cette uniformisation. Pour le Lyon, en particulier, on en jugera par la diminution du nombre de pages que ce réseau occupait au recueil Chaix et qui a été réduit de plus de moitié.

Aux modifications de fond se sont d'ailleurs ajoutées des améliorations de forme, destinées à rendre les tarifs beaucoup plus clairs, à les mieux grouper, à les rendre plus facilement intelligibles pour le public.

La similitude dans le classement et dans le numérotage des tarifs spéciaux pour les diverses Compagnies, l'indication précise et détaillée des bases sur lesquelles sont calculés les prix des barèmes, la réunion des conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux, le groupement des taxes afférentes à des transports de même nature, sont autant de mesures répondant à des vœux depuis longtemps formulés.

8. **Tarifs spéciaux du réseau de l'État.** — L'Administration des chemins de fer de l'État n'a que 6 tarifs spéciaux peu importants de grande vitesse. Pour la petite vitesse, elle en a 18, savoir :

1. Animaux vivants. — 2. Marchandises diverses. — 3. Emballages et fûts vides en retour. — 4. Locomotives, tenders et wagons à marchandises vides. — 5. Transport des liquides en wagons-réservoirs appartenant aux expéditeurs. — 6. Animaux, produits, instruments et objets admis aux concours et expositions. — 7. Marchandises dont les dimensions excèdent celles du matériel roulant. — 8. Transport sur les voies ferrées des quais. — 11. Transport des bestiaux dans des wagons appartenant aux particuliers. — 12. Huitres et coquillages. — 13. Marchandises destinées à l'exportation. — 14. Dépôt de marchandises dans des docks. — Tarif temporaire pour le sulfure de carbone. — Tarif spécial

pour le transport de la houille en provenance du réseau d'Orléans et à destination de Limoges (État). — Tarif spécial provisoire pour transports divers entre Paris et toutes les gares du réseau d'État. — Tarif spécial d'exportation des Charentes.

Les prix applicables aux animaux sont calculés suivant une formule du système belge. Pour les marchandises, en général, l'Administration du réseau d'État a procédé, soit par des déclassements, soit par l'application de 3 barèmes dont les bases sont les suivantes (1) :

	BARÈME 7	BARÈME 8	BARÈME 9
	centimes	centimes	centimes
Base initiale.....	5	5	»
Taxe par kilomètre en sus :			
de 21 kilomètres à 25 kilomètres..	»	»	3 avec minimum de 1 fr.
26 — 40 —	»	Taxe variable	
41 — 100 —	Taxe variable		
101 — 300 —			Taxe variable
Au delà de 300 —	3	2,5	2

Les prix correspondant aux diverses distances sont les suivants :

DISTANCES	BARÈMES			DISTANCES	BARÈMES			DISTANCES	BARÈMES		
	7	8	9		7	8	9		7	8	9
km.	fr.	fr.	fr.	km.	fr.	fr.	fr.	km.	fr.	fr.	fr.
25	1,25	1,25	1	200	7	6	5	500	15	12,50	10
50	2,40	2,25	1,50	250	8,15	6,90	5,65	600	18	15	12
100	4	3,80	3	300	9	7,50	6	700	21	17,50	14
150	5,65	5,25	4,15	400	12	10	8				

Tous ces barèmes sont inférieurs à ceux de la 6e série. Le dernier donne une base moyenne de 2c pour toute distance, à partir de 300 kilomètres.

Le nombre des prix fermes est très restreint.

On voit que les tarifs spéciaux du réseau d'État sont d'une extrême simplicité.

(1) Les 3 barèmes 7, 8 et 9 présentent, comme ceux des tarifs généraux, cette anomalie que la perception pour chaque kilomètre en sus ne suit pas une loi de décroissement constante. A partir de 300 kilomètres, la perception correspond précisément à la base moyenne du tarif : les bases initiales étant supérieures, on n'a pu arriver à ce résultat qu'avec une perception moindre pour une partie du parcours au-dessous de 300 kilomètres.

§ 8. — PRINCIPAUX PRIX PAR TARIFS SPÉCIAUX POUR LES MARCHANDISES.

1. Observation préliminaire. — Pour faire une étude quelque peu détaillée des tarifs spéciaux, il faut nécessairement se reporter au recueil Chaix.

Nous nous bornerons ici à passer en revue quelques chiffres concernant les transports les plus importants, soit par leur tonnage, soit par leur nature.

La réforme des tarifs de l'Ouest et du Midi n'étant pas accomplie, nous limiterons nos indications aux réseaux du Nord, de l'Est, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'État. Même ainsi restreintes, ces indications suffiront : car les deux Compagnies, pour lesquelles la revision est en cours, ne s'écarteront sans doute pas sensiblement des chiffres admis sur les autres réseaux.

2. Chevaux et bestiaux en grande et en petite vitesse. — Les bases ramenées à la distance totale sont les suivantes, d'après les tarifs proportionnels à la distance ou les barèmes différentiels du système belge.

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1. — CHEVAUX EN GRANDE VITESSE								
Nord (1). — Par tête et par expédition de 3 chevaux au moins.....	Base uniforme de 16 centimes.							
Est (1)... En wagon à bestiaux. } par wagon (2)	95	95	80	72,5	66,7	62	»	»
Est (1)... En wagon-écurie.... } par wagon (2)	48	48	48	39	36	33,6	»	»
P.-L.-M. (4).. En wagon-écurie, chargé de : 2 chevaux } par wagon (3)	»	»	»	»	36	35	33,7	31,8
P.-L.-M. (4).. En wagon-écurie, chargé de : 3 chevaux } par wagon (3)	»	»	»	»	48	46,8	45,3	42,4
P.-L.-M. (4).. En wagon-écurie, chargé de : 4 chevaux } par wagon (3)	»	»	»	»	60	58,6	56,5	53
P.-L.-M. (4).. En wagon-écurie, chargé de : 5 chevaux } par wagon (3)	»	»	»	»	72	70,2	67,6	66,6
P.-L.-M. (4).. En wagon à bestiaux (2)	65	65	65	65	64	58,8	52	44,4
2. — CHEVAUX EN PETITE VITESSE								
Nord (1).. Par wagon de 12 m. q. de surface au plus (2).....	Base uniforme de 35 centimes.							
Nord (1).. Par wagon de plus de 12 m. q. de surface (2).....	Base uniforme de 50 centimes.							
Est (1). — Par wagon (2).....	50	50	42,5	38,75	35,8	33,5	»	»
P.-L.-M. (1). — Par wagon (2).....	»	60	55	50	48,3	45	41,7	38
État (1). — Par wagon (2).....	48	30	28	26	24	24	»	»

(1) Non compris le chargement et déchargement qui sont faits par l'expéditeur et le destinataire.

(2) Le nombre des chevaux ou animaux n'est pas limité.

(3) La taxe pour 6 chevaux transportés en wagon-écurie à 6 stalles en long est égale à la somme des taxes afférentes aux wagons-écuries chargés de 2 et de 3 chevaux.

(4) Les prix, quoique déterminés par un barème kilométrique, comprennent les frais de manutention.

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
3. — BŒUFS, VACHES, VEAUX, ETC., EN GRANDE VITESSE.								
Nord (1). — Par wagon (2).....	Base uniforme de 1 fr. 20							
Est (1). — Par wagon (2).....	95	95	80	72,5	66,7	62	»	»
P.-L.-M. (1) — Par wagon (2).....	55	55	55	55	53,3	49	43,3	37
4. — BŒUFS, VACHES, VEAUX, ETC., EN PETITE VITESSE.								
Nord (1).. Par wagon de 12 m. q. de surface au plus (2).....	Base uniforme de 35 centimes.							
Nord (1).. Par wagon de plus de 12 m. q. de surface (2).....	Base uniforme de 50 centimes.							
Est (1). — Par wagon (2).....	50	50	42,5	38,75	35,8	33,5	»	»
Orléans (1) — Par wagon (2).....	Base uniforme de 50 centimes.							
Orléans (1) Veaux, en bande de 20, par tête (2)	Base de 3 c. jusqu'à 75 km. et 2 c. au delà de 75 km., avec minimum de 2 fr. 25.							
P.-L.-M. (1) — Par wagon (2).....	»	36	32	30	29,3	28	26,8	25,2
État (1). — Par wagon (2).....	48	30	28	26	24	24	»	»
5. — PORCS, MOUTONS, ETC., EN GRANDE VITESSE.								
Nord (1). — Par wagon (2).....	Base uniforme de 1 fr. 20.							
Est (1)... Porcs de plus de 20 kilog., par wagon (2).....	95	95	80	72,5	66,7	62	»	»
Est (1)... Porcs ne pesant pas 20 kilog. et moutons, par mètre superficiel (2)	Base uniforme de 4 c. avec minimum kilo de 45 c. par wagon.							
P.-L.-M. (1) Porcs, par wagon (2).....	55	55	55	55	53,3	49	43,3	37
P.-L.-M. (1) Moutons, etc., par wagon (2)....	45	45	45	45	42,7	39,2	34,7	29,6
6. — PORCS, MOUTONS, ETC., EN PETITE VITESSE.								
Nord (1).. Porcs... Par wagon de 12 m. q. de surface au plus (2)..	Base uniforme de 35 centimes.							
Nord (1).. Porcs... Par wagon de plus de 12 m. q. (2).....	Base uniforme de 50 centimes.							
Nord (1).. Moutons, etc... Par wagon à un plancher (2).....	Base uniforme de 35 centimes.							
Nord (1).. Moutons, etc... Par wagon à deux planchers (2).....	Base uniforme de 50 centimes.							
Est (1)... Porcs pesant plus de 20 kg., par wagon (2).....	50	50	42,5	38,75	35,8	33,5	»	»
Est (1)... Porcs ne pesant pas 20 kg. et moutons, par mètre superficiel (2)	Base uniforme de 2 c. avec minimum kilo de 24 c. par wagon.							
Orléans (1) Porcs, par wagon (2).....	Base uniforme de 50 centimes							
Orléans (1) Porcs, en bande de 20, par tête (2)	Base de 3 c. jusqu'à 75 km. et de 2 c. au delà de 75 km., avec minimum de 2 fr. 25.							
Orléans (1) Petits porcs, en bande de 40, pesant isolément 30 kg. au plus, sous condition d'un parcours de 50 km., par tête (2).....	Base uniforme de 1 centime.							
Orléans (1) Moutons, chèvres, etc., en bande de 60, sous condition d'un parcours de 50 km., par tête (2)..	Base uniforme de ¼ centime.							
P.-L.-M. (1) Porcs, par wagon (2).....	»	36	32	30	29,3	28	26,8	25,2
P.-L.-M. (1) Moutons, etc., par wagon (2)...	»	24	22	21	20,3	19,4	18,7	17,8
État (1). — Porcs, moutons, etc., par wagon (2).	48	30	28	26	24	24	»	»

(1) Non compris le chargement et le déchargement qui sont faits par l'expéditeur ou le destinataire.
(2) Le nombre des animaux n'est pas limité.

3. **Denrées de halles en grande et en petite vitesse.** — Les bases calculées comme ci-dessus sont les suivantes, par tonne et par kilomètre, pour les fruits, les légumes frais, la viande fraîche et les volailles, le lait, le beurre, le fromage, le gibier, le poisson, etc..., transportés en grande vitesse :

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Nord. — Par expédition d'au moins 50 kg.		Base uniforme de 30 c. 8.							
Est	Légumes, viande, volailles, beurre, fromages, gibier, poisson, fruits	30,8	30,8	30,8	30,1	29,5	28,3	»	»
	Légumes frais, par expédition de 100 kg	22,1	22,1	21,1	22,1	21,7	21,1	»	»
	Légumes frais, expédiés de plus de 150 km. à Paris	Base uniforme de 17 c. 6.							
	Lait — par expédition d'au moins 50 kg	30,8	30,8	30,8	»	»	»	»	»
	Lait — par expédition d'au moins 500 kg	25	19	16	11	9,3	8	»	»
	Lait — par expédition d'au moins 2 000 kg	25	19	14	9,5	8	6,8	»	»
P.-L.-M.	Denrées autres que les légumes frais, par expédition de 50 kg.	30,8	30,8	30,8	30,2	29,6	28,3	27,1	26,7
	Légumes frais, par expédition de 50 kg	22,2	22,2	22,2	21,3	21,2	20,8	20,5	19,4

Les tarifs de petite vitesse comprennent, en outre, les prix suivants :

Nord	Artichauts, beurre, choux, fèves fraîches, fromages secs, poires, pommes, etc., par expédition de 5 tonnes	10	10	10	9	8	»	»	»
Est	Légumes frais en paniers ou en sacs, poires et pommes, sans condition de tonnage	10	10	10	9	8	7,2	»	»
	Légumes frais en vrac, sans condition de tonnage	8	6,5	5,25	4,6	3,9	3,25	»	»
Orléans	Volailles vivantes en cages, par wagon	70	70	70	60	60	60	60	60
	Carottes, choux, navets, sans condition de tonnage	8	8	6,8	5,9	5,27	4,2	3,63	3,35
	Poires et pommes sèches, par expédition de 1.000 kg	10	10	10	9,5	9.33	8,8	7,93	7
	Fromages secs, poires à la pelle, pommes à la pelle, par wagon de 5 tonnes	12	12	12	10	9,33	7	5,67	5
	Pommes à cidre, par wagon de 5 tonnes	8	8	8	6,5	5,33	4,2	3,63	3,35
P.-L.-M.	Poires et pommes, par expédition de 5 tonnes	8	8	8	7,75	6,5	5,5	»	»
	Légumes frais à destination de Paris (vitesse accélérée)	Base uniforme de 16 centimes.							

4. Céréales, farines alimentaires, légumes secs, etc.., en petite vitesse. — Voici les bases moyennes des tarifs de petite vitesse, pour le blé, l'orge, le seigle, le riz, l'avoine, les farines alimentaires, les pommes de terre, les pois, les fèves ou haricots secs, les lentilles, les graines fourragères :

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Nord. —	Par wagon de 5 tonnes.....	7	7	6	4,75	3,92	»	»	»
Est. —	Sans condition de tonnage (1)...	8	6,5	5,25	4,62	3,92	3,25	»	»
P.L.M...	Blé, orge, seigle, avoine, par expédition de 1.000 kg.....	8	6,2	5,25	4,75	4,50	4	3,77	3,45
	Les autres articles, par expédition de 1.000 kg. (1).....	8	8	6,25	5,37	4,83	4,2	3,91	3,55
Orléans...	Céréales, légumes secs et pommes de terre (1), sans condition de tonnage.....	8	8	6,8	5,9	5,27	4,2	3,63	3,35
	Farines alimentaires.....	8	8	8	6,5	5,33	4,2	3,63	3,35
État.....	Sans condition de tonnage.....	9	8	6	5,5	5	5	»	»
	Par wagon de 4 tonnes.....	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»

5. Vins en fûts en petite vitesse. — Les bases, par tonne et par kilomètre, sont les suivantes, en petite vitesse :

Nord. —	Par wagon de 4 tonnes.....	10	10	10	9	8	»	»	»
Est. —	Sans condition de tonnage.....	10	10	10	9,5	9,3	8,8	»	»
Orléans. —	Sans condition de tonnage.....	12	12	12	10	9,33	7	5,67	5
P.-L.-M..	Sans condition de tonnage.....	9	9	9	8,5	7,8	7	6,3	5,7
	Par expédition de 5 tonnes.....	8	8	8	7,75	6,5	5,5	5,1	4,75
État. —	Sans condition de tonnage.....	9	8	6	5,5	5	5	»	»

6. Combustibles minéraux et végétaux en petite vitesse. — Voici les chiffres analogues pour les combustibles minéraux et végétaux : houille, coke, bois de corde, transportés en petite vitesse.

Nord. —	Par expédition de 5 tonnes (2)..	6	6	5	4	3,3	»	»	»
Est. —	Par wagon de 10 tonnes pour la houille, de 6 tonnes pour le coke, et de 5 tonnes pour le bois de corde (3).....	7	5,5	4,75	3,5	3	2,6	»	»
Orléans...	Houille et coke, par wagon complet de plus de 5 tonnes (3)...	8	6	5	4,25	3,58	2,95	2,63	2,47
	Bois à brûler, par chargement de 5 tonnes.....	8	8	6,5	5,25	4,5	3,5	3	2,75

(1) Quand les pommes de terre sont en vrac, au lieu d'être en sacs, le chargement doit être de 5.000 kilogs au moins.

(2) La Compagnie a, en outre, pour les houilles et cokes par wagon de 10 000 kilogs, un grand nombre de prix fermes à base réduite. Le prix d'Erquelines, de nos ports et de nos houillères du Nord sur Paris, par exemple, est de 7 fr. 40, y compris les frais de gare, ce qui, pour Dunkerque et déduction faite de ces frais, donne une taxe kilométrique moyenne de 2 c. 3 par rapport à la distance légale et de 2 c. 6 par rapport à la distance d'application.

(3) La Compagnie a, en outre, des prix fermes plus réduits pour les houilles expédiées des bassins houillers de son réseau.

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
P.-L.-M.	Houille et coke, par wagon complet (1)	8	6	5	4,25	4	3,6	3,3	3
	Bois à brûler, par expédition de 5 tonnes	8	6	4,5	3,5	3,2	2,9	2,8	2,6
État	Houille et coke, par wagon complet	5	4,5	3,8	3	2,5	2,5	»	»
	Bois à brûler, par wagon complet	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»

7. **Bois de construction en petite vitesse.** — Quant aux bois de construction, les plus employés, ils paient les prix ci-après :

Nord	Bois de charpente en grume, planches en frises ou lames, par wagon de 5 tonnes	7	7	6	4,75	3,9	»	»	»
	Bois de charpente équarri, planches ordinaires, par wagon de 5 tonnes	6	6	5	4	3,3	»	»	»
Est.	— Bois de charpente et planches, par wagon de 5 tonnes	7	5,5	4,75	3,5	3	2,6	»	»
Orléans.	— Bois de charpente, planches en frises et en lames, par chargement de 5 tonnes	8	8	6,5	5,25	4,5	3,5	3	2,75
P.-L.-M.	— Bois de charpente et planches par expédition de 5 tonnes	8	6	5	4,25	4	3,6	3,3	3
État	Planches en frises, par wagon de 4 tonnes	8	7	5	4,5	4	4	»	»
	Bois de charpente et planches ordinaires, par wagon de 4 tonnes	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»

8. **Pierres, briques, tuiles, etc..., en petite vitesse.** — Pour les pierres de taille, moellons, briques, tuiles et ardoises, le sable, la chaux, le plâtre, les pavés et la pierre cassée, les taxes kilométriques moyennes en petite vitesse sont les suivantes :

Nord	Pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées, par wagon de 5 tonnes	7	7	6	4,75	3,9	»	»	»
	Moellons, briques, tuiles, chaux, par wagon de 5 tonnes	6	6	5	4	3,3	»	»	»
	Moellons, briques, tuiles, par wagon de 10 tonnes; pavés, sable, cailloux, gravier, matériaux d'empierrement et ardoises, par wagon de 5 tonnes	5	5	4,5	3,5	2,8	»	»	»
	Pavés, sable, cailloux, gravier, matériaux d'empierrement, par wagon de 10 tonnes	4	3,5	3,15	2,8	2,5	»	»	»
	Plâtre, par wagon de 5 tonnes	6	6	5	3,3	2,2	»	»	»
	Plâtre, par wagon de 10 tonnes	6	6	4,6	3,3	2,2	»	»	»

(1) La Compagnie a, en outre, des prix fermes plus réduits pour les houilles expédiées des bassins houillers de son réseau.

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Est	Tous les matériaux précédemment énumérés, par wagon de 5 tonnes	6	4,5	3,75	3	2,7	2 4	»	»
Orléans	Pierres de taille brutes, briques, pavés, plâtre, par wagon de 5 tonnes	8	6	5	4,25	3,58	2,95	2,63	2,47
	Moellons, sable, cailloux, gravier, matériaux d'empierrement, par wagon de 5 tonnes.	8	5,5	4	3	2,67	2,4	2,27	2,2
	Tuiles, chaux, par wagon de 5 tonnes	8	6,5	5,75	4,37	3,58	2,95	2,63	2,47
	Ardoises, par wagon de 5 tonnes.	8	8	6,5	5,25	4,5	3,75	3	2,75
P.-L.-M.	Tous les matériaux, sauf les ardoises et la chaux, par expédition de 5 tonnes	6,4	4	3,5	3	2,8	2,7	2,7	2,5
	Chaux et ardoises (1), par expédition de 5 tonnes	8	6	5	4,25	4	3,6	3,3	3
État	Tous les matériaux, par wagon de 4 tonnes	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»
	Gravier, par wagon de 8 tonnes.	4	3	3	2,5	2	2	»	»

9. **Industrie du fer. Petite vitesse.** — L'industrie du fer joue aujourd'hui un tel rôle que nous croyons utile d'indiquer la taxe kilométrique moyenne pour les minerais de fer et quelques produits métallurgiques.

Nord	Minerais de fer et fonte brute, par wagon de 5 tonnes	6	6	5	4	3,3	»	»	»
	Minerais de fer, par wagon de 10 tonnes	4	3,5	3,1	2,8	2,5	»	»	»
	Fonte brute, par wagon de 10 tonnes	5	5	4,5	3,5	2,8	»	»	»
	Fer brut, fer en barres et acier brut / Tôle de fer ou d'acier non ouvrée — par wagon de 5 tonnes	7	7	6	4,75	3,9	»	»	»
Est	Minerais de fer, par wagon de 5 tonnes	4	3,5	3	2,5	2,3	2,2	»	»
	Fonte brute, fer riblon, acier brut en lingots, sans condition de tonnage	7	5,5	4,75	3,5	3	2,6	»	»
	Fer ou acier en barres, tôle d'acier ou de fer de plus de 2 m/m d'épaisseur, acier en billettes et acier non dénommé, sans condition de tonnage	8	6,5	5,25	4,6	3,9	3,25	»	»
	Tôle d'acier ou de fer ayant au plus 2 m/m d'épaisseur	8	8	8	6	5,3	4,8	»	»
	Fer en barre et tôle de plus de 2 m/m à destination de Paris et venant de 200 km. au moins	4	4	4	4	3,9	3,25	»	»
	Tôles ayant au plus 2 m/m à destination de Paris et venant de 200 km. au moins	5	5	5	5	5	4,8	»	»

(1) De provenances déterminées.

		25 km.	30 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Orléans	Minerais de fer, par wagon de 8 tonnes	8	6	5	4,25	3,58	2,95	2,63	2,47
	Minerais de fer, par wagon de 10 tonnes	8	5,5	4	3	2,67	2,4	2,27	2,2
	Fonte brute et fer riblon, sans condition de tonnage	8	8	8	7,5	7,33	6,8	5,6	5,2
	Fonte brute, fer riblon, ferrailles, par wagon de 8 tonnes	8	6,5	5,75	4,37	3,58	2,95	2,63	2,47
	Fer en barre, fer pour planchers, cornières, acier brut en barre, tôle brute de 2 m/m au moins d'épaisseur, tôle en caisses ou en châssis bâchés, acier brut en barre, sans condition de tonnage	10	10	10	7,5	6	4,8	4,03	3,65
	Tôle d'acier ou de fer non ouvrée, sans condition de tonnage	10	10	10	9,5	7,67	5,9	4,93	4,45
P.-L.-M.	Minerais de fer, par wagon complet	8	6	4	3	2,7	2,4	2,3	2,2
	Fer en barre, cornières brutes en fer, acier brut ou en barre, tôle de fer ou d'acier de 2 m/m au moins ou emballée, sans condition de tonnage	8	8	8	7,75	6,5	5,5	5	4,75
	Fer en barre, cornières brutes en fer, acier brut ou en barre, tôle de fer ou d'acier comme ci-dessus, par expédition de 5 tonnes	8	6	5,25	4,9	4,5	4	3,8	3,4
	Cornières en fer, tôle d'acier ou de fer non ouvrées, sans condition de tonnage	9	9	9	8,5	7,8	7	6,3	5,7
	Cornières en fer, par expédition de 5 tonnes	8	8	7	6,5	5,7	4,8	4,4	4,1
	Fonte brute, par expédition de 5 tonnes	6,4	5,2	4,6	4	3,9	3,5	3,3	3
État	Minerais de fer	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»
	Fonte brute, fer ou acier brut ou en barre, sans condition de tonnage	8	7	5	4,5	4	4	»	»
	Fonte brute, fer ou acier brut ou en barre, par wagon de 4 tonnes	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»
	Tôle de fer ou d'acier non ouvrée, sans condition de tonnage	9	8	6	5,5	5	5	»	»
	Tôle de fer ou d'acier non ouvrée, par wagon de 4 tonnes	8	7	5	4,5	4	4	»	»

10. **Matières textiles et tissus en petite vitesse.** — Parmi les matières textiles et les tissus, les seuls articles importants, pour lesquels il y ait intérêt à relater les taxes kilométriques, sont les suivants :

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Nord.....	Chanvre, lin et jute, bruts ou teillés, par wagon de 5 tonnes; étoupes en balles pressées, par wagon de 4 tonnes.....	7	7	6	4,75	2,94	»	»	»
	Coton brut; laine brute ou en suint; laine cardée, lavée, peignée; lin cardé ou peigné; chanvre cardé ou peigné, par wagon de 5 tonnes (1).....	10	10	10	9	8	»	»	»
	Coton, lin, chanvre filé, toiles écrues, sans condition de tonnage.....	12	12	12	11,5	11	»	»	»
	Fils de toutes sortes pour tissage et toiles de toutes sortes, par wagon de 5 tonnes.....	10	10	10	9,5	9	»	»	»
Est.....	Laine brute ou en suint; lin brut; lin cardé, peigné, teillé; chanvre brut, chanvre cardé ou peigné; jute brut, jute teillé; tissus de coton croisés ou unis, écrus, en vrac; sans condition de tonnage.....	10	10	10	9,5	9,3	8	8	»
	Coton filé, laine filée, sans condition de tonnage.....	11	11	11	10,5	10,3	9,8	»	»
	Tissus de coton emballés, sans condition de tonnage.....	14	14	14	13,5	13,3	12,8	»	»
Orléans..	Chanvre brut, cardé, peigné, pressé; lin brut, teillé, cardé et peigné; coton brut; jute brut ou teillé; étoupes, par wagon de 5 tonnes.....	10	10	10	9,5	9,33	8,8	7,93	7
	Laine brute, par wagon de 4 tonnes.....	10	10	10	9,5	9,33	8,8	7,93	7
	Laine lavée, par wagon de 4 tonnes.....	12	12	12	11,5	11,33	10,8	9,93	8,
	Fils de chanvre, de coton, d'étoupes, de lin, de jute, pour tissage, sans condition de tonnage	14	14	14	13,5	13,3	12,8	11,93	10
	Les mêmes, par wagon de 5 tonnes.....	12	12	12	11,5	11,33	10	8,47	7,
	Toiles en treillis, non emballées, sans condition de tonnage....	12	12	12	11,5	11,33	10,8	9,93	8,
P.-L.-M..	Laine brute en balles, par expédition de 5 tonnes.....	10	10	10	9,5	9,3	8,8	8	7
	Laine lavée, par expédition de 5 tonnes.....	12	12	12	11,5	11,3	10,8	10	8,
	Fils de laine et de lin, sans condition de tonnage.....	14	14	14	13,5	13,3	12,8	12,1	10
	Fils de laine et de lin, par expédition de 5 tonnes	12	12	12	11,5	11,3	10,8	10	8,
	Fils de coton et de chanvre pour tissage, sans condition de tonnage.....	12	12	12	11,5	11,3	10,8	10	8,

(1) Chiffre réduit à 4 tonnes pour la laine.

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	km.	c.	c.	c.
P.-L.-M.	Fils de coton et de chanvre pour tissage, par expédition de 5 tonnes	10	10	10	9,5	9.3	8,8	8	7
	Tissus de coton en vrac et toiles non enveloppées, sans condition de tonnage	12	12	12	11,5	11,3	10,8	10	8,9
État	Coton brut, laine brute, toiles en treillis, sans condition de tonnage	10	10	9,5	8,5	8	8	»	»
	Coton brut, laine brute, par wagon de 4 tonnes	9	8	6	5,5	5	5	»	»
	Lin brut, chanvre brut, par wagon de 4 tonnes	8	7	5	4,5	4	4	»	»

11. **Engrais et amendements en petite vitesse.** — Les taxes afférentes aux engrais varient, suivant leur nature, entre es limites suivantes :

Nord	Par chargement de 5 ou 10 tonnes: Limite supérieure	6	6	5	4	3.3	»	»	»
	Limite inférieure	4	3,5	3,1	2,8	2,5	»	»	»
Est	Par expédition de 1.000 kg. : Limite supérieure	6	4,5	3,75	3	2,7	2,4	»	»
	Limite inférieure	4	3,5	3	2,5	2,3	2,2	»	»
Orléans	Par wagon de 5 tonnes et exceptionnellement de 8 tonnes : Limite supérieure	8	6	5	4,25	3,58	2,95	2,63	2,17
	Limite inférieure	4,6	4,5	3,4	2,7	2,47	2,28	2,19	2,14
P.-L.-M.	Par expédition de 5 tonnes : Limite supérieure	8	6	5	4,25	4	3,6	3,3	3
	Limite inférieure	6,4	5,2	3,6	2,8	2,5	2,3	2,2	2,2
État	Tantôt sans condition de tonnage, tantôt par wagon de 4 ou de 8 tonnes : Limite supérieure	5	4,5	4	3,5	3	3	»	»
	Limite inférieure	4	3	3	2,5	2	2	»	»

12. **Fourrages et avoines en petite vitesse.** — Nous ne mentionnerons que les fourrages secs, le foin, la paille de céréales et l'avoine.

Nord. —	Par wagon de 4 tonnes	7	7	6	4,75	3,9	»	»	»
Est	Avoine, sans condition de tonnage	8	6,5	5,25	4,6	3,9	3,2	»	»
	Foin, fourrages secs, paille, par wagon de 5 tonnes	7	5,5	4,75	3,5	3	2,6	»	»
Orléans	Avoine, sans condition de tonnage	8	8	6,8	5,9	5,27	4,2	3,63	3,35
	Foin, fourrages secs, paille, par plateforme	Prix par plate-forme (1).							

(1) Ce prix est de 35 centimes par kilomètre, pour les parcours jusqu'à 100 km. inclusivement; de 30 centimes, pour les parcours de 101 à 200 km.; et de 25 centimes, pour les parcours de plus de 200 km.

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
P.-L.-M.	Avoine, par expédition de 1.000 kg..... Foin, fourrages secs, paille, par wagon de 4 tonnes.....	8	6,2	5,25	4,75	4,5	4	3,8	3,4
État....	Avoine, sans condition de tonnage.....	9	8	6	5,5	5	5	»	»
	Fourrages secs, foin et paille, par wagon de 4 tonnes.....	8	7	5	4,5	4	4	»	»
	Avoine et fourrages secs en balles pressées, par wagon de 4 tonnes..	5	4,8	4	3,5	3	3	»	»

13. **Animaux, produits et instruments admis aux concours agricoles. Produits et objets divers admis aux expositions d'horticulture et de l'industrie.** — Les tarifs spéciaux de grande vitesse et ceux de petite vitesse prévoient tous le retour gratuit de ces animaux et objets (l'expédition n'étant passible que des frais d'enregistrement et de timbre du récépissé, ainsi que des frais de chargement et de déchargement, lorsque cette manutention n'est pas laissée à la charge de l'expéditeur).

Pour jouir du bénéfice de la gratuité, il faut : 1° tout en payant le plein du tarif à l'aller, décharger néanmoins la Compagnie de toute responsabilité; 2° produire au retour le récépissé constatant ce paiement et le bulletin d'admission au concours ou à l'exposition.

Parfois, les Compagnies exigent le paiement du tarif général; le plus souvent, elles admettent l'application des tarifs spéciaux.

Il est stipulé dans plusieurs tarifs : 1° que le retour pourra n'être que partiel; 2° qu'en cas d'expéditions successives à divers concours, le retour pourra avoir lieu directement au premier point d'expédition.

Des exceptions sur lesquelles nous n'avons pas à insister ici, sont réservées pour certaines catégories d'animaux ou objets.

14. **Réductions exceptionnelles à l'occasion des expositions.** — Indépendamment de ces réductions permanentes, les Compagnies en ont toujours accordé, à l'occasion des grandes expositions françaises ou étrangères, comme le montre la liste suivante :

EXPOSITIONS	MARCHANDISES ADMISES AU BÉNÉFICE de la réduction	RÉSEAUX	QUOTITÉ de la RÉDUCTION	MODE D'APPLICATION et CONDITIONS IMPOSÉES
Amsterdam, 1883 (internationale, coloniale et d'exportation)	Produits de toute nature.	Tous.	50 %	Tarif plein à l'aller, retour gratuit.
Anvers, 1885 (internationale)	—	—	—	Production d'un bulletin d'admission.
Besançon, 1884 (scolaire)	Mobilier scolaire.	P.-L.-M.	—	Non-responsabilité de la Compagnie.
Calcutta, 1883-1884 (internationale)	Produits de toute nature.	Tous.	—	—
Copenhague, 1885 (aviculture)	Animaux, instruments et produits divers.	Est, Orléans, Midi, État.	—	—
Florence, 1874 (horticulture)	Produits de toute nature.	Tous.	—	—
Hambourg, 1883 (internationale agricole)	—	—	—	—
Liverpool, 1886 (internationale)	—	—	—	—
Londres, 1874 (vinicole)	Vins.	Ouest.	—	—
Melbourne, 1880 (internationale)	Produits de toute nature.	Tous.	—	—
Munich, 1879 et 1883 (internationale des Beaux-Arts)	Objets d'art.	Nord, Est, État.	—	—
Naples, 1870 (internationale maritime)	Produits de toute nature.	Tous.	—	—
Nice, 1883-1884 (internationale, agricole, industrielle et des Beaux-Arts)	—	—	—	—
Nuremberg, 1885 (internationale)	—	—	—	—
Paris... 1872 internationale d'économie domestique)	—	—	—	—
Paris... 1878 (universelle internationale)	—	—	—	1/2 tarif à l'aller et au retour, avec minimum de perception de 4 c. par tonne et par kilomètre. — Production d'un certificat d'admission. — Non-responsabilité de la Cie.
Paris... 1881 (internationale d'électricité)	—	—	—	Mêmes conditions qu'en 1878.
Paris... 1882 (arts décoratifs)	—	—	—	Conditions des concours agricoles.
Paris... 1884 (arts décoratifs)	—	—	—	—
Paris... 1885 (boulangerie et meunerie)	—	—	—	—
Paris... 1887 (arts décoratifs)	—	—	—	—
Toulon, 1873 (Beaux-Arts)	Objets d'art.	P.-L.-M., Midi.	—	—
Vienne. 1873 (universelle internationale)	Produits de toute nature.	Nord, Est, Orléans, P.-L.-M., Midi.	—	Mêmes conditions que pour Paris, 1878.
Vienne. 1882 (internationale des Beaux-Arts)	Objets d'art.	Est.	—	Conditions des concours agricoles.

15. **Transport en grande vitesse des petits colis.** — Les grandes Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État ont un tarif spécial qui est tout à la fois intérieur et commun, pour le transport en grande vitesse des petits colis de 0 à 5 kilogrammes (1).

Les prix sont les suivants :

1° Transport du colis. — *a*. Colis de 0 à 3 kg. — Prix de transport, impôt compris	fr. 0,65		
Enregistrement et timbre du récépissé	0,35		
Total	1 fr.	1 fr.	
b. Colis de 3 à 5 kg. — Prix de transport, impôt compris	0,85		
Enregistrement et timbre du récépissé	0,35		
Total	1,20	1 fr.	20
A ajouter, en cas de remise à domicile, dans les localités desservies par un service de factage ou de correspondance			» 25
2° Retour d'un remboursement de 100 francs et au-dessous — Prix de transport, impôt compris	0,65		
Enregistrement et timbre du récépissé	0,35		
Total	1 »	1 »	
A ajouter, comme ci-dessus, en cas de remise à domicile			» 25

Sont admis au bénéfice de ce tarif les colis dont la valeur n'excède pas 100 francs.

Les remboursements dont sont grevées les expéditions ne peuvent dépasser 100 francs.

Qu'il y ait ou non remboursement, le transport peut avoir lieu en port dû ou en port payé.

Au cas de perte ou d'avarie, l'indemnité est limitée à 100 francs.

Les colis sont acceptés, sans augmentation de taxe, dans les bureaux de ville à ce désignés.

Le tarif n'est applicable :

— ni à l'or, l'argent et les autres valeurs, passibles d'une taxe ad valorem;

— ni aux matières explosibles, inflammables ou dangereuses;

— ni aux colis renfermant des petits animaux vivants;

— ni aux expéditions pour lesquelles l'article 2 de la loi du 30 mars 1872 impose la création de récépissés spéciaux.

16. **Colis postaux.** — (Pour mémoire.) — Nous devons réserver pour le chapitre spécialement consacré aux relations entre les Compagnies et l'Administration des postes les indications relatives aux colis postaux,

(1) Voir la dépêche circulaire du 20 avril 1881, notifiant aux Compagnies l'homologation de ce tarif.

bien qu'au point de vue du transport il y ait peu de différence entre ces colis et les colis non postaux.

17. Observation sur les prix fermes. — Tous les prix que nous avons cités précédemment résultent des barêmes kilométriques. Il existe, pour certaines relations, des prix fermes qui font ressortir des taxes kilométriques sensiblement plus faibles. Nous n'entreprendrons pas d'indiquer ces taxes, même pour les marchandises les plus importantes : le lecteur devra se reporter au recueil Chaix, s'il désire en faire l'étude détaillée.

CHAPITRE V

TARIFS COMMUNS POUR LES MARCHANDISES

TARIFS POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL

§ 1er. — TARIFS COMMUNS

1. Incompétence de l'Administration pour prescrire l'institution de tarifs communs. — L'article 61 du cahier des charges contient la disposition suivante : « Dans le cas où une Compagnie d'embranchement « ou de prolongement, joignant la ligne qui fait l'objet de la présente « concession, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme « aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière « ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, « les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière « que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de « jonction des diverses lignes. »

Malgré l'opinion contraire de certains jurisconsultes, notamment de M. Sarrut, cette stipulation a été généralement interprétée comme obligeant les Compagnies à recevoir des colis à destination d'une gare située en dehors de leur réseau. Sans doute, la Compagnie expéditrice devient ainsi commissionnaire-chargeur et contracte des responsabilités pour les actes des Compagnies qui lui succèdent dans le transport. Mais c'est là une des conditions essentielles des traités de concession : contraindre les expéditeurs à avoir des destinataires provisoires à la limite des réseaux pour recevoir et réexpédier les marchandises, c'eût été élever de véritables murs de la Chine autour de ces réseaux, soumettre aux sujétions et aux difficultés les plus graves tous les transports empruntant les rails de deux concessionnaires différents, admettre l'interruption de service que l'article 61 du cahier des charges a eu précisément pour objet d'éviter.

La Cour de cassation a consacré cette interprétation par deux arrêts du 24 février 1875 (Cie de P.-L.-M. contre Bless) et du 20 juillet 1875 (Cie de P.-L.-M. contre Lequeux-Lecot).

Mais les droits de l'Administration sont-ils assez étendus pour lui

permettre d'imposer aux Compagnies l'institution de tarifs communs? Non, sans doute. Une Compagnie a satisfait à toutes ses obligations, en remettant la marchandise, sans intermédiaire, à la Compagnie qui doit lui succéder dans le transport et en soudant ses tarifs à ceux de cette Compagnie.

Les tarifs communs sont, par leur nature même, des tarifs donnant des taxes inférieures à celles qui résultent de la soudure des tarifs intérieurs, avec les frais de transmission réglementaires.

Les Compagnies ont seules l'initiative des propositions relatives à ces abaissements. Elles ne contractent d'ailleurs que pour leur réseau, et l'Administration ne peut agir sur elles que par persuasion ou par voie indirecte (1).

Elles n'en ont pas moins créé un grand nombre de tarifs communs, les uns généraux, les autres spéciaux, parce qu'elles y avaient intérêt.

2. Partage des taxes entre les Compagnies. — Le plus souvent, le produit des taxes est réparti entre les Compagnies participantes au prorata du parcours kilométrique sur leurs rails. Toutefois, des circonstances spéciales conduisent parfois à une ventilation différente.

L'Administration doit toujours exiger que les propositions de tarifs communs dont elle est saisie portent l'indication de la part attribuée à chaque Compagnie : cette indication lui est nécessaire, tant pour la comparaison des taxes nouvelles à instituer avec celles des tarifs intérieurs, que pour l'exercice de son contrôle financier. Elle doit veiller à ce qu'en aucun cas, par le jeu de la clause des stations non dénommées, la part afférente à une Compagnie ne dépasse le tarif légal.

Dans certains cas, le recueil Chaix donne, à côté des prix totaux, leur répartition. Mais c'est un renseignement qui n'intéresse que fort peu le public.

3. Tentative faite pour créer un tarif général commun à toutes les Compagnies. Tarif spécial commun pour le transport des petits paquets en grande vitesse. — La simple soudure des tarifs

(1) Le tribunal de commerce de la Seine a statué dans ce sens, le 27 mars 1876 (Cie d'Orléans à Rouen contre Cie de l'Ouest). Dans l'espèce, la Compagnie d'Orléans à Rouen voulait obliger celle de l'Ouest à instituer de concert avec elle des tarifs communs sur des bases semblables à celles des tarifs Orléans-Ouest. Elle se fondait principalement sur les articles 48, 53 et 61 du cahier des charges. Mais l'article 48 laisse l'initiative des propositions aux Compagnies; l'article 53, en prescrivant l'égalité de traitement à l'égard des entreprises de transports extérieurs, ne vise que les transports par terre ou par eau; enfin l'article 61 n'a pas d'autre portée que celle qui lui a été attribuée par les arrêts de la Cour de cassation du 24 février et du 20 juillet 1875.

intérieurs aux points de contact des réseaux a pour les expéditeurs des inconvénients sur lesquels nous n'avons pas besoin d'insister et que nous nous bornons à indiquer sommairement.

Un colis a à parcourir 400 kilomètres. S'il ne sort pas des limites du réseau, la taxe résultera le plus souvent d'un tarif à base décroissante, réglé par exemple à 8 centimes pour les 200 premiers kilomètres, à 7 centimes pour chaque kilomètre en sus jusqu'à 300 kilomètres et à 6 centimes pour chaque kilomètre en sus jusqu'à 400 kilomètres : cette taxe sera donc de 29 francs. Si, au contraire, il emprunte deux réseaux et si l'on admet, d'une part, que le parcours soit de 200 kilomètres sur chacun de ces réseaux, d'autre part, que les deux Compagnies aient le même tarif différentiel, la taxe totale sera de 32 francs, non compris les frais de transmission.

La soudure produit ainsi un relèvement de la base.

Au contraire, avec la communauté de tarifs, le jeu de la décroissance de la base est maintenu et les effets de la division purement conventionnelle des chemins de fer entre des Compagnies différentes disparaissent pour le public.

On voit donc quel intérêt il y a à étendre autant que possible les tarifs communs.

Le but idéal, au point de vue de la simplicité, serait de supprimer complètement les frontières de réseaux et d'établir la tarification comme si toutes les voies ferrées étaient réunies en une concession ou une administration unique. Ce but ne peut être complètement atteint : les différences que présentent la nature et les conditions du trafic sur les divers réseaux s'y opposent absolument. Mais il n'en importe pas moins de chercher à s'en rapprocher autant que possible.

L'Administration avait, à cet effet, vivement sollicité les Compagnies de créer avant tout un tarif général applicable à leurs relations intérieures et à leur trafic commun, de telle sorte que la division des réseaux ne réagit jamais sur la taxe et que celle-ci fût exclusivement déterminée par la distance de transport. En traitant des tarifs généraux de petite vitesse, page 323, nous avons dit comment cette tentative avait échoué. L'homologation récente de nouveaux tarifs généraux différents pour quatre Compagnies a encore accusé davantage cet échec. Cependant, il ne faut pas désespérer de l'avenir : les divergences ne sont pas telles qu'elles ne puissent s'effacer, quand les recettes seront meilleures. L'œuvre pourra être et sera certainement reprise un jour, non seulement pour les tarifs généraux, mais encore pour les principaux tarifs spéciaux à barème kilométrique.

Quoi qu'il en soit, les Compagnies n'ont actuellement qu'un tarif qui satisfasse au désidératum précédemment indiqué : c'est celui des petits paquets de 0 à 5 kilogs transportés en grande vitesse. Les prix fixés pour le transport de ces colis de faible poids s'appliquent au trafic commun comme au trafic intérieur (Voir ci-dessus, page 450).

4. **Simplifications à apporter aux tarifs communs actuels.** — Sans pousser l'unification des tarifs aussi loin qu'il sera possible de le faire plus tard, on ne saurait nier qu'en l'état actuel les tarifs communs nécessitent quelques simplifications.

La nécessité de ces simplifications résulte de causes analogues à celles que nous avons longuement exposées à propos des tarifs intérieurs.

La revision devra être entreprise après celle des tarifs intérieurs. Elle sera d'ailleurs beaucoup plus restreinte et plus facile.

---

§ 2. — TARIFS POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL

1. Des diverses catégories de tarifs pour le trafic international. — Ainsi que nous l'avons indiqué précédemment, les tarifs pour le trafic international se divisent en trois catégories, au point de vue de la nature des relations qu'ils desservent, savoir :

— tarifs d'*exportation*, destinés à l'écoulement des produits nationaux vers l'étranger ;

— tarifs de *transit*, destinés au passage sur le territoire français des marchandises en provenance et à destination de l'étranger ;

— tarifs dits d'*importation* ou de *pénétration*, destinés à l'introduction des produits étrangers sur notre territoire.

De ces trois catégories, les deux premières seules ont en quelque sorte un statut officiel. Elles ont fait l'objet de deux décrets du 26 avril 1862 et du 1er août 1864, qui les ont soustraites au régime général pour l'homologation et la mise en vigueur des tarifs et dont nous avons fait connaître, page 58, les dispositions essentielles.

La troisième catégorie, au contraire, n'a pas de statut particulier ; elle est soumise aux règles ordinaires, pour les formalités préalables et pour la durée d'application des taxes.

Les tarifs d'exportation ou de transit et les tarifs dits d'importation peuvent être limités à notre frontière ou communs à des administrations françaises et étrangères ; dans ce dernier cas, ils sont internationaux.

2. Tarifs d'exportation. — *a.* Observations générales. — Les tarifs d'exportation n'ont presque jamais été attaqués, dans leur principe. Quelques personnes les ont critiqués comme favorisant le consommateur étranger au détriment du consommateur français ; mais ces critiques n'ont pas trouvé d'écho. Les membres du Parlement et les Chambres de commerce en ont, au contraire, à diverses reprises, demandé le développement, de manière à augmenter les débouchés de la production nationale vers l'étranger.

En 1883, les grandes Compagnies ont adressé au Ministre des travaux publics, à l'appui des conventions, des lettres par lesquelles elles ont contracté différents engagements et, en particulier, celui : 1° de multiplier les tarifs d'exportation ; 2° de rendre, si elles en étaient requises, les tarifs de transit applicables à l'exportation des marchandises expédiées, soit par les gares intermédiaires de l'itinéraire de transit, soit par les gares situées sur

les embranchements dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre de cet itinéraire, pourvu que la distance de la gare d'expédition à la gare de sortie fût inférieure au parcours de transit.

On s'était plaint, en effet, de ce que les tarifs de transit favorisassent dans certains cas la concurrence des produits étrangers contre les produits nationaux, et permissent, par exemple, aux produits anglais de lutter sur le marché allemand ou italien avec les produits français dans des conditions exceptionnellement désavantageuses pour nous. La seconde partie de l'engagement des Compagnies a eu pour objet de satisfaire à ces plaintes parfois légitimes, en assurant à l'exportation des avantages au moins équivalents à ceux qui étaient attribués au transit.

b. Clause des stations non dénommées. — Les tarifs d'exportation contiennent presque tous une clause qui permet à toute station française non dénommée de jouir du bénéfice de ces tarifs pour ses expéditions, en payant le prix fixé au départ de la station dénommée qui la précède immédiatement. Ne sont, bien entendu et sauf indication contraire, considérées comme stations non dénommées comprises entre deux stations dénommées que celles qui sont situées sur l'itinéraire le plus court reliant ces deux dernières stations.

Parfois, cette clause est complétée de manière à faire bénéficier le trafic intérieur du tarif d'exportation. Une station dénommée peut alors expédier des marchandises à une station non dénommée en deçà de la frontière, en payant le même prix que pour ses transports jusqu'à la frontière ou jusqu'à la première station dénommée à l'étranger, suivant qu'il s'agit d'un tarif s'arrêtant à la frontière ou d'un tarif commun international.

Cette extension, avantageuse pour le consommateur français, ne saurait être imposée dans tous les cas, au nom des principes d'équité : il ne faut pas oublier, en effet, que la marchandise exportée a souvent à parcourir encore de longues distances et à supporter par suite des frais considérables à l'étranger avant d'arriver à destination ; une réduction exceptionnelle sur le territoire français est donc parfaitement justifiée ; en imposant la même réduction pour le trafic intérieur, on pourrait empêcher les Compagnies de développer leurs tarifs d'exportation et nuire ainsi aux intérêts de la production nationale. La mesure ne peut d'ailleurs avoir d'intérêt que pour les tarifs limités à la frontière ou pour les tarifs internationaux dénommant à l'étranger une station très voisine de cette frontière ; sinon, le prix applicable serait certainement supérieur à celui des tarifs intérieurs. On peut même concevoir des circonstances où elle serait de nature à attribuer à certaines régions et même à certains industriels,

pour leurs expéditions vers l'intérieur de la France, des avantages injustifiés et à leur créer une situation privilégiée (Voir à ce sujet un très intéressant rapport présenté au Comité consultatif des chemins de fer par M. de Ruolz).

Enfin, certains tarifs internationaux contiennent également la clause des stations non dénommées, au profit des expéditions faites de France à des gares étrangères non désignées dans ces tarifs.

c. Mode d'application. — Les conditions d'application sont très variables.

Tantôt, et c'est le cas général pour les tarifs internationaux qui impliquent par eux-mêmes la sortie de la marchandise, l'expéditeur n'a à fournir aucune justification.

Tantôt les Compagnies se réservent la faculté d'exiger ou imposent l'obligation de produire des justifications, sans en préciser la nature ni le délai.

Dans d'autres cas, elles les rendent obligatoires, soit en se contentant de déterminer un délai (qui varie de 1 mois à 3 mois), soit en fixant de plus la nature des pièces à produire : connaissements, pour les transports maritimes ; récépissés ou lettres de voiture, pour les transports par rails ; certificats de sortie, délivrés par le service de la douane. Quand elles s'arrêtent à cette dernière mesure, elles ont soin de stipuler qu'il devra y avoir, entre les pièces produites pour le transport à l'étranger et les pièces relatives au transport sur le territoire français, identité dans la désignation de la nature des marchandises, de leur quantité et de leur destinataire. A défaut de justification dans la forme et le délai voulus, l'expéditeur doit payer la différence entre la taxe d'exportation et celle du tarif intérieur.

Assez souvent aussi, les Compagnies procèdent par voie de détaxe. L'expéditeur a à payer le plein du tarif intérieur jusqu'à la frontière ; il est ensuite remboursé de la différence, sur la production des pièces que nous venons d'indiquer. Nous devons signaler, à ce sujet, un arrêt de la Cour de cassation du 21 février 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Imbert), qui a refusé la détaxe dans une espèce où l'exportation avait eu lieu dans le délai prescrit, mais n'avait pas été justifiée avant l'expiration de ce délai.

Dans les premiers mois de l'année 1882, le Comité consultatif des chemins de fer avait conclu à l'opportunité : 1° de généraliser l'application du système de la détaxe ; 2° de faire apposer un plomb spécial sur toutes les marchandises appelées à bénéficier de ces tarifs. Toutefois, il avait demandé une instruction préalable sur ces deux mesures.

Les Compagnies ont toutes conclu au maintien du statu quo en se fondant sur la rareté des fraudes. Le Ministre des finances s'est, de son côté, refusé aux charges supplémentaires que le plombage devait imposer à son administration. Aussi le Comité consultatif a-t-il, en 1886, malgré l'avis favorable de la majorité des Chambres de commerce, retiré ses conclusions de 1882, afin de ne point entraver l'industrie nationale.

d. Tonnage et produit des transports aux conditions des tarifs d'exportation. — Le tableau suivant indique, pour 1865 et pour les six années de 1880 à 1885, le tonnage total et le produit de ces transports :

ANNÉES	TONNAGE	PRODUIT
	tonnes	francs
1865	617.300	7.240.000
1880	643.700	9.330.000
1881	743.400	10.230.000
1882	738.100	10.100.000
1883	858.700	11.570.000
1884	827.600	11.560.000
1885	799.700	10.520.000

Voici, à titre de renseignement, la répartition entre les sept grands réseaux pour l'année 1885 :

	TONNAGE	PRODUIT
	tonnes	fr.
Nord	57.600	883.000
Est	33.900	306.000
Ouest	97.600	1.642.000
Orléans	28.300	1.020.000
Paris-Lyon-Méditérranée	121.200	972.000
Midi	426.500	5.534.000
État	34.500	164.000

Il convient de ne pas attribuer une importance excessive aux chiffres précédents, attendu que beaucoup d'expéditions vers l'étranger se font aux conditions des tarifs ordinaires.

3. **Tarifs de transit.** — *a.* Observations générales. Exposé et dis-

CUSSION DES CRITIQUES DIRIGÉES CONTRE LES TARIFS DE TRANSIT. — Les tarifs de transit, quoique généralement admis comme utiles pour le développement du trafic des chemins de fer et des ports francais, ont cependant donné lieu à un certain nombre de critiques, qui peuvent se résumer ainsi :

Première Critique. — L'abaissement excessif des tarifs de transit crée à l'industrie étrangère une situation privilégiée par rapport à l'industrie nationale.

Il est des cas où cette objection ne porte pas, notamment quand la marchandise a à parcourir de longues distances au delà de notre frontière, avant d'arriver à destination, et surtout quand l'industrie française n'a à supporter que les frais de parcours relativement faibles pour l'importation de ses matières premières ou l'exportation de ses produits. Car le supplément de dépense qui grève la marchandise en transit suffit alors pour sauvegarder les intérêts nationaux.

Mais il est d'autres cas où la critique est fondée, au moins en apparence. Nous examinerons, en particulier, l'un des plus connus, celui du transport du coton entre le Havre, Mulhouse et Bâle.

Les cotons bruts en balle, par wagon de 10 tonnes, sont aujourd'hui transportés en transit du Havre à Petit-Croix (688 km.) et à Delle (697 km.), moyennant des taxes respectivement fixées à 30 fr. 05 et 30 fr. 45, y compris les frais accessoires, ainsi que les frais pour formalités de douane (Petit-Croix et Delle sont des points-frontières très rapprochés de Bâle et de Mulhouse).

D'autre part, le prix du Havre à Épinal (629 km.) est de 49 fr. 55, y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare.

Ainsi, malgré l'infériorité de distance, les filatures et les tissages des Vosges paient 19 francs de plus par tonne pour leurs approvisionnements de coton. On comprend les récriminations incessantes auxquelles cette inégalité de traitement a donné lieu. Malgré les instances de l'Administration, les Compagnies de l'Ouest et de l'Est n'ont pas consenti jusqu'ici à effacer ou à atténuer l'écart ; elles se sont retranchées derrière l'impossibilité où elles se trouvent, en l'état actuel de leurs recettes, de diminuer la taxe entre le Havre et Épinal. De son côté, le Ministre des travaux publics, se conformant à l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, n'a pas cru devoir interdire l'application du tarif de transit : les cotons peuvent, en effet, arriver d'Anvers à Bâle (673 km.), viâ Athus, Mont-Saint-Martin, Longuyon, Lure et Delle, par wagon de 10 tonnes, moyennant une taxe de 24 fr. 18, y compris les frais de gare, mais non compris les autres frais accessoires ; ce prix, quoique comportant lui-même un transit par les rails français, est commandé par la concurrence des lignes plus courtes de la

Belgique et de l'Alsace-Lorraine, qui permettent d'éviter le territoire français. Prohiber la taxe de transit de 30 francs par la voie le Havre-Delle, c'eût été sacrifier le port du Havre au port d'Anvers, faire perdre à nos Compagnies un élément important de recettes, diminuer en outre l'entrepôt du Havre au détriment de l'industrie française elle-même, qui s'y approvisionne d'autant plus facilement qu'il est mieux fourni.

Nous devons faire remarquer, en passant, qu'il existe un tarif franco-belge, viâ Athus, Mont-Saint-Martin, Longuyon, qui permet d'amener les cotons d'Anvers à Épinal (465 km.), moyennant une taxe de 30 fr. 05 ou 26 fr. 80, y compris les frais de gare et de déchargement à l'arrivée, suivant que le transport a lieu par wagon de 5 tonnes ou par wagon de 10 tonnes, et qu'ainsi les industriels des Vosges sont en apparence aussi bien traités que ceux de l'Alsace et de la Suisse, à charge par eux de s'approvisionner à Anvers. Mais en réalité, s'ils voulaient prendre ce parti, funeste d'ailleurs au Havre et à la France, ils auraient en outre à acquitter la surtaxe d'entrepôt de 36 francs par tonne dont sont frappés, au profit de nos ports et de notre marine marchande, les cotons qui n'arrivent pas aux ports français. C'est cette surtaxe qui permet aux Compagnies de l'Ouest et de l'Est de maintenir leurs prix actuels pour les transports du Havre vers les filatures des Vosges ; en la retenant pour la plus large part, elles la détournent, jusqu'à un certain point, de sa destination, et, sans méconnaître qu'elles puissent en bénéficier sous forme de majoration de taxe, nous croyons qu'elles dépassent la mesure.

L'exemple que nous venons de citer est relatif au transit de matières premières que consomment également nos établissements industriels.

Le transit, au lieu de s'appliquer à des matières premières, peut porter sur des produits manufacturés pour lesquels l'industrie étrangère soit en concurrence avec l'industrie nationale.

Ainsi que nous l'avons déjà exposé, les Compagnies françaises ont pris en 1883 l'engagement de rendre, quand elles en seraient requises, les tarifs de transit applicables à l'exportation au départ des stations situées sur l'itinéraire de transit ou sur les embranchements, dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre, pourvu que la distance de ces stations au point de sortie ne fût pas supérieure à celle des deux frontières de transit. Les Compagnies autres que celle du Nord ont admis qu'en cas de différend entre elles et l'Administration sur l'exercice du droit que celle-ci s'était réservé, l'affaire serait soumise à une Commission devant laquelle elles seraient entendues et représentées avec voix délibérative.

A la suite d'une longue instruction des tarifs internationaux par les

Chambres de commerce et conformément à l'avis d'une Commission dont la présidence nous avait été confiée, le Comité consultatif des chemins de fer a conclu à rendre applicables à l'exportation un certain nombre de tarifs de transit.

2e Critique. — Les produits étrangers, arrivés à très bas prix dans un entrepôt étranger voisin de la frontière, pourraient rentrer ensuite sur notre territoire et y faire concurrence aux produits nationaux.

On a répondu à cette critique que les frais de retour et les droits de douane offraient une protection suffisante. Nous ne croyons pas qu'il convienne de prendre en considération les droits de douane : en fixant le montant de ces droits, le législateur a entendu en réserver le bénéfice à l'industrie française; il faut qu'aucune atteinte n'y soit portée par des combinaisons de taxes de transport. Si, abstraction faite des droits de douane, la situation respective des points de destination du trafic de transit et des marchés français permettait aux produits qui constituent ce trafic de concurrencer les produits nationaux sur notre territoire dans des conditions désavantageuses pour la production française, il serait nécessaire, soit de relever les tarifs de transit, soit d'abaisser les tarifs intérieurs. La solution à adopter dans chaque espèce dépendrait du taux de ces tarifs, de l'état des recettes et du prix que la marchandise en transit pourrait avoir à payer pour arriver à sa destination sans passer par les ports et les rails français.

3e Critique. — Les tarifs de transit étant rémunérateurs pour les Compagnies, on ne s'explique pas pourquoi les mêmes bases ne seraient pas appliquées au tarif intérieur.

Nous n'avons pas besoin de nous appesantir sur cet argument, qui ne tend à rien moins qu'à prendre comme régulateur des taxes d'un réseau déterminé les prix les plus faibles en vigueur sur ce réseau, c'est-à-dire à ruiner les Compagnies et par contre-coup l'État. A diverses reprises déjà, nous avons fait observer que les Compagnies peuvent avoir intérêt à recueillir un supplément de trafic, en le dotant de taxes inférieures au prix moyen de revient, y compris la part proportionnelle des charges de premier établissement, mais supérieures cependant aux frais de transport; si elles adoptaient les mêmes taxes pour les autres marchandises, elles seraient dans l'impossibilité de faire face à l'intérêt et à l'amortissement de leurs capitaux.

4e Critique. — Dans un sens inverse, on a supposé que les Compagnies perdaient sur les transports de transit et qu'elles étaient obligées de cher-

cher une compensation dans un accroissement des tarifs intérieurs.

L'hypothèse est inexacte. Si faible que soit le bénéfice réalisé sur le trafic de transit, il n'en existe pas moins et vient en déduction des charges générales du réseau français. Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs les avantages indirects que nous procure le passage des marchandises dans nos ports.

5e *Critique.* — Les tarifs de transit et surtout leur mobilité seraient préjudiciables, soit à la navigation intérieure, soit à la navigation maritime, pour les itinéraires concurrencés par l'un ou l'autre de ces deux modes de navigation.

La mobilité des taxes de transit est plus théorique qu'effective. Les raisons qui ont conduit l'État à imposer certains délais minima d'application pour les tarifs intérieurs empêchent, en fait, les Compagnies de soumettre leurs tarifs de transit à des variations trop fréquentes ; le commerce étranger, comme le commerce français, demande des garanties de stabilité dans les prix qui servent de base à ses marchés.

Aux termes du décret de 1862, l'Administration est armée des pouvoirs nécessaires pour interdire les combinaisons qui seraient de nature à compromettre les intérêts de la batellerie ou de la marine marchande. D'un autre côté, en ce qui concerne la marine marchande, il est indispensable d'examiner dans chaque cas, avant de la défendre et de la protéger, si elle porte le pavillon français.

6e *Critique.* — Les Compagnies peuvent favoriser des ports français au préjudice d'autres ports, et même des ports étrangers au préjudice des ports français.

La situation relative des ports français, les uns par rapport aux autres, a été sauvegardée autant que possible par le groupement résultant des décrets du 26 avril 1862 et du 1er août 1864. Elle l'est enfin et surtout par ce fait, que le point d'attache des navires se détermine le plus souvent par des considérations indépendantes des tarifs, pourvu, bien entendu, que ces tarifs ne présentent pas de trop grandes inégalités : il suffira de citer les dispositions techniques du port, son étendue, les conditions de son entrée, ses ressources, l'importance de ses entrepôts, les facilités qu'y trouvent les capitaines pour se procurer du fret de retour, etc...

Quant à l'objection tirée des avantages qui seraient faits aux ports étrangers, elle ne peut guère viser que certains tarifs de l'Est pour le transit de la Belgique vers la Suisse et l'Italie. Ces tarifs sont malheureusement commandés par les itinéraires parallèles, situés au delà

de notre frontière. Nous ne croyons pas d'ailleurs qu'ils favorisent en fait le port d'Anvers au détriment des ports du Nord-Ouest de la France.

Telles sont les critiques principales dirigées contre les tarifs de transit et les observations auxquelles ces critiques donnent lieu.

En matière de tarifs de transit, pas plus qu'en matière de tarifs intérieurs, il ne peut y avoir de principe rigoureux, de théorie absolue. Chaque cas particulier doit faire l'objet d'un examen spécial tenant compte des faits, des circonstances et des intérêts en jeu.

D'une manière générale, il n'est pas douteux que la France doive chercher à développer le transit sur son territoire et surtout à conserver celui qui lui est si vivement disputé par certaines voies étrangères. Il n'est pas douteux, par suite, que l'Administration commettrait une faute et manquerait à sa mission patriotique, si, au lieu de stimuler les Compagnies dans ce but, elle cédait trop facilement aux récriminations des commerçants qui se plaignent de l'inégalité entre les tarifs de transit et les tarifs intérieurs. Les chemins de fer, les ports et les industries secondaires qui se rattachent au transit des marchandises en souffriraient cruellement. En outre, au point de vue de l'influence française, il y a là en quelque sorte un pavillon qu'il faut défendre, même au prix de quelques sacrifices.

Mais le Ministre des travaux publics et ses collaborateurs n'en doivent pas moins veiller attentivement à ce que l'industrie étrangère ne tire pas des moyens de transport mis à sa disposition sur le territoire français des avantages excessifs par rapport à l'industrie nationale. Ce sont questions d'espèce, qui doivent être traitées avec une grande hauteur de vues et pour la solution desquelles il ne saurait exister aucune formule.

b. Concurrence faite au transit sur territoire français par les ports étrangers et le Gothard. Principaux courants de transit. — Nous ne ferons qu'effleurer par quelques indications générales ce sujet, dont l'étude détaillée exigerait un volume.

Les relations qui ont toujours le plus frappé le public, au point de vue du transit, sont celles de l'Angleterre et de la Belgique avec l'Italie et l'Orient. Avant l'ouverture du Gothard, nous avions le monopole de ces relations. Elles n'avaient pas toutefois l'importance qu'on était parfois tenté de leur attribuer. Il fallait d'abord en éliminer les marchandises en provenance ou à destination de l'Orient, qui prenaient exclusivement la voie de mer, pour éviter les frais d'un transport considérable sur les rails français. Quant aux échanges annuels de marchandises entre l'Angleterre ou la Belgique, d'une part, et l'Italie d'autre part, ils ne dépas-

saient guère 15 000 tonnes pour l'Angleterre et 10 000 tonnes pour la Belgique. Bien que les voyageurs cherchent à gagner du temps et à réduire le trajet par mer, leur nombre n'était pas très élevé, même pour les relations avec l'Orient : il résultait en effet des statistiques que le chiffre des embarquements et des débarquements à Brindisi, en provenance ou à destination de l'Orient, n'excédait pas 4 000.

Quoique restreint aux proportions que nous venons d'indiquer, le trafic de transit entre la Belgique ou l'Angleterre et l'Italie n'en avait pas moins pour nous un réel intérêt, puisqu'il avait à franchir de longues distances sur notre réseau.

Aujourd'hui, le Gothard fait au Mont-Cenis une concurrence redoutable. Les voyageurs y sont attirés par les beautés pittoresques des bords du Rhin, de la Suisse et du Nord de l'Italie; ils peuvent éviter complètement le territoire français, même pour aller en Angleterre ou en venir, à la condition de s'embarquer ou de débarquer à Ostende, à Anvers ou à Flessingues; ils peuvent aussi ne l'emprunter que sur une faible longueur entre Calais et la frontière belge vers Bruxelles, s'ils désirent diminuer leur traversée en mer. Nous avons encore l'avantage de la vitesse et surtout d'heures mieux combinées pour les relations entre Londres et Milan. Mais les étrangers font de grands efforts pour réduire la différence, qui d'ailleurs n'est pas de nature à éloigner les touristes. On peut admettre que le partage se fera à peu près également entre les deux points concurrents du Mont-Cenis et du Gothard. Nous n'en devons pas moins mettre à exécution les mesures qui ont été indiquées à diverses reprises comme susceptibles d'accélérer le voyage par le Mont-Cenis : amélioration du service maritime entre Douvres et Calais, raccordement direct pour éviter le rebroussement de Boulogne, travaux divers sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis, suppression de la surtaxe appliquée au passage de cette ligne (1), etc...

Même pour les voyageurs qui choisissent le Gothard, la France doit tenter de les retenir sur son territoire entre Calais et Bâle. Elle peut le faire : car c'est surtout entre Bâle et Milan que le pays est attrayant sur la voie du Gothard.

Enfin, subsidiairement, si les voyageurs veulent rester plus longtemps en dehors de notre territoire et passer par l'Alsace ou même par la Belgique, elle doit se résoudre encore aux sacrifices nécessaires pour les conserver, ne fût-ce qu'entre Calais et la frontière belge, vers Bruxelles.

Toutefois, dans ces deux derniers cas, il ne faut pas se laisser entraîner au point de donner inutilement des facilités trop grandes pour éviter le

(1) Cette suppression vient d'être réalisée.

Mont-Cenis. Dans l'appréciation de la mesure à garder, les Compagnies françaises doivent envisager l'intérêt national plutôt que l'intérêt propre de leur réseau ; au besoin, l'Administration les départagerait, si elles n'arrivaient pas à s'entendre sur ce terrain.

Quant aux marchandises, pour lesquelles quelques heures de différence dans la durée du transport sont absolument indifférentes, leur itinéraire dépend à peu près exclusivement du prix de transport. A cet égard l'itinéraire d'Anvers au Gothard par les voies belges et allemandes présente certains avantages, qu'il serait puéril de contester et qui résultent surtout de la situation du port d'Anvers. Le Mont-Cenis peut cependant soutenir la lutte, surtout pour les échanges de l'Angleterre avec l'Italie : les travaux considérables exécutés à Dunkerque, le développement rapide du trafic de ce port, le très long parcours que peuvent faire les marchandises sur le territoire français sans traverser des lignes de douane, la concentration de nos chemins de fer entre les mains d'un petit nombre de Compagnies, corrigent l'infériorité naturelle dans laquelle nous nous trouvons à d'autres points de vue.

Subsidiairement, même pour les marchandises qui auraient à passer par le Gothard, nous pouvons lutter contre les itinéraires étrangers, soit entre Dunkerque et la frontière vers Bâle, soit, au moins, entre Mont-Saint-Martin et le même point-frontière.

Mais ce n'est pas au point de vue des relations entre l'Angleterre et la Belgique, d'une part, et l'Italie, d'autre part, que le percement du Gothard a le plus préjudicié à la France; il nous a enlevé les échanges de l'Allemagne du Sud avec l'Italie; en supprimant la barrière naturelle qui séparait ces deux pays, il a ouvert à nos puissants voisins d'outre-Rhin des débouchés et des marchés dont nous étions les maîtres; il a créé entre les deux pays des liens commerciaux bien autrement solides que les liens purement politiques, toujours plus ou moins factices et fragiles.

La France a cruellement subi le contre-coup de cette révolution économique.

Voici quelques chiffres fort instructifs, extraits d'un remarquable rapport de M. Marteau, consul de France, en date du 20 octobre 1884 :

En 1881, les importations de France et d'Italie s'élevaient à 360 millions, pour le commerce général (1), et 210 millions, pour le commerce spécial (1).

(1) Le commerce spécial ne comprend que les marchandises d'origine française. Le commerce général comprend en outre les mouvements des entrepôts et du transit.

En 1883, c'est-à-dire après l'ouverture du Gothard, ces chiffres tombaient à 288 et 177 millions. Ainsi, en deux ans, la France avait perdu 72 millions au commerce général et 33 millions au commerce spécial.

Les exportations d'Allemagne en Italie s'élevaient, pendant la même période, de 67 à 114 millions, et augmentaient par suite de 47 millions.

Avant le percement du Gothard, l'Allemagne faisait entrer en Suisse, pour le transit et la réexpédition vers les nations limitrophes (France, Autriche et Italie), environ 100 000 tonnes de marchandises par an; il ne ressortait par la frontière italienne que des quantités insignifiantes : 4 700 tonnes en 1880 et 6 300 tonnes en 1881. Dès 1882, l'introduction des marchandises allemandes en transit par la Suisse atteignait 166 000 tonnes et la sortie par les frontières italiennes 64 000 tonnes ; en 1883, ces deux chiffres étaient portés à 298 000 et 184 000 tonnes (1).

En même temps, le transit des marchandises françaises par la Suisse tombait de 66 000 tonnes en 1880, à 45 000 en 1881, 41 000 en 1882 et 35 000 en 1883.

L'Allemagne a déversé sur l'Italie, en 1883, plus de 80 000 tonnes de produits métallurgiques et près de 50 000 tonnes de houille.

Le transit italo-suisse par Modane et la ligne du Mont-Cenis a baissé de 48 000 tonnes, en 1881, à 13 000 tonnes, en 1883; le Gothard a bénéficié de la majeure partie de cette perte.

Quant aux exportations d'Italie vers l'Allemagne au travers de la Suisse, elles montaient de 7 000 tonnes, en 1881, à 51 000 tonnes, en 1883. Observons en passant que, si l'on retranche de ce dernier chiffre 10 000 à 15 000 tonnes venant de pays autres que l'Italie, il ne reste que 35 000 à 40 000 tonnes et qu'ainsi l'ouverture du Gothard a surtout profité à l'Allemagne.

On peut dire que l'Allemagne a véritablement inondé l'Italie de ses produits et refoulé ceux de la France et de l'Angleterre. Elle a d'ailleurs accéléré son mouvement d'invasion par des tarifs très réduits, par l'influence de plus en plus grande qu'elle a su prendre dans la haute administration du Gothard et par la propagande active à laquelle elle s'est livrée par l'intermédiaire d'agents expérimentés.

A ces renseignements, nous ajoutons que la recette kilométrique brute de la ligne du Gothard a été, en 1883, de 44 000 francs, en 1884, de 40 000 fr., et en 1885, de 38 250 fr. En revanche, la recette de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, qui était de 51 000 fr. en 1880, de 50 000 fr. en 1881 et de 49 000 fr. en 1882, tombait à 45 500 fr. en 1883, à 42 000 fr. en 1884

(1) Ce chiffre comprend des produits anglais et belges; mais il appartient pour la plus large part à l'Allemagne.

et à 37 600 en 1885. Cet affaissement ne peut s'expliquer que partiellement par la crise industrielle et commerciale, surtout si l'on remarque qu'il s'est inégalement réparti entre les voyageurs et les marchandises beaucoup plus profondément atteintes.

On a proposé, pour remédier à cette situation, divers projets tendant presque tous à pratiquer une nouvelle percée des Alpes, soit par le Simplon, soit par le Mont-Blanc, soit par le Saint-Bernard. Nous ne saurions entrer ici dans l'étude de ces projets, qui ont tous leurs partisans et leurs adversaires. En l'état actuel, la France ne peut engager ses finances dans une opération si importante; elle doit restreindre ses efforts et ses sacrifices à la voie du Mont-Cenis. La percée du Simplon, qui serait peut-être la plus efficace au point de vue de la lutte contre le Gothard, aurait de très graves inconvénients, notamment celui de favoriser le port de Gênes au détriment du port de Marseille. Quoi qu'on fasse d'ailleurs, il sera impossible de détruire ce grand fait économique de l'abaissement de la barrière naturelle qui séparait autrefois la Suisse et l'Allemagne de l'Italie.

Nous venons de parler incidemment de la concurrence du port de Gênes contre celui de Marseille. C'est en effet par ce dernier port qu'arrivaient autrefois en transit toutes les marchandises venant de la Méditerranée et destinées à la Suisse et à l'Alsace. Encore aujourd'hui le port de Gênes n'engage que timidement la lutte. Mais le gouvernement Italien, stimulé par le don véritablement royal du duc de Galliera, exécute de grands travaux pour son amélioration et celle de la voie ferrée qui le relie à Alexandrie, à travers les Apennins. Le mouvement du port de Gênes a atteint, dès 1883, 4 880 000 tonneaux de jauge; en 1880, il n'était que de 3 750 000 tonneaux.

M. Marteau signale, dans son rapport, qu'en 1883 Gênes a reçu 33 000 tonnes pour être expédiées par la voie du Gothard.

Les indications qui précèdent se réfèrent au transit le long de notre frontière orientale et à la lutte entre le Gothard et le Mont-Cenis, entre les ports belges (celui d'Anvers notamment) et les ports du Nord de la France (ceux de Calais et Dunkerque spécialement), entre les ports de Gênes et de Marseille.

Il existe un autre courant de transit transversal entre le Havre et la frontière Est, pour les marchandises en provenance ou à destination d'Amérique. Nous avons eu déjà l'occasion de le mentionner à propos des cotons. Ici encore la concurrence la plus redoutable vient du port d'Anvers et des lignes allemandes et belges.

Enfin, nous devons relater les mouvements que voici :

Bordeaux-Cette, Agde, La Nouvelle, Port-Vendres ;

Bordeaux-Cerbère ;

Marseille aux ports de l'Ouest et du Nord, ainsi qu'à la frontière Nord-Est ;

Cerbère aux ports du Nord ;

Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Nantes, Saint-Nazaire, vers Delle, les Verrières et Vallorbe.

c. Clause des stations non dénommées. — En principe, les conditions d'application des tarifs de transit excluent, par leur nature même, la clause des stations non dénommées.

Cependant, nous avons vu que les Compagnies ont pris en 1883 des engagements éventuels pour l'application des taxes de transit à l'exportation, c'est-à-dire pour l'introduction de cette clause au départ de France et même pour son extension aux gares des embranchements dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre.

Le Comité consultatif a conclu à la réalisation de cet engagement pour divers tarifs de transit.

d. Mode d'application. — Les taxes de transit sont appliquées directement et non par voie de détaxe.

Tantôt les tarifs n'exigent aucune justification spéciale de l'origine et de la sortie des marchandises; tantôt ils se bornent à stipuler que le transport devra être fait sous le régime du transit, c'est-à-dire en wagons ou en colis plombés; tantôt ils précisent avec soin les justifications à fournir sur la provenance des marchandises et sur leur sortie du territoire, par exemple par la production de connaissements et de récépissés. Quand l'exportation doit être prouvée, un délai de trois mois est ordinairement imparti pour cette preuve.

Dans la plupart des cas, les différences de libellé des tarifs s'expliquent par la nature même de ces tarifs. Par exemple, lorsque le transport est régi par un tarif commun avec des Compagnies étrangères, du point d'expédition au point de destination, on conçoit que des justifications spéciales soient inutiles. Au contraire, si le transport a lieu en vertu d'un tarif exclusivement applicable à la traversée du territoire français, notamment entre deux ports de mer, la situation se modifie et les Compagnies peuvent avoir à se prémunir contre la fraude.

Les marchandises admises à l'entrepôt réel ou fictif et réexpédiées ensuite sous le régime de douane sont assimilées aux marchandises immédiatement expédiées.

e. Tonnage et produit des transports aux conditions des tarifs de transit. — Le tableau suivant donne, pour l'année 1865 et pour les six années de 1880 à 1885, le tonnage et le produit de ces transports :

ANNÉES	TONNAGE	PRODUIT
	tonnes	francs
1865	336.000	4.760.000
1880	311.200	5.980.000
1881	381.400	8.020.000
1882	392.500	8.110.000
1883	314.900	6.270.000
1884	241.200	5.020.000
1885	204.250	4.360.000

Il y a eu une diminution considérable durant ces dernières années. Cette diminution est due aux progrès de la marine à vapeur, à l'avilissement du taux du fret, à la crise industrielle et commerciale et aussi à la concurrence des chemins de fer étrangers. Le réseau le plus frappé est celui de Paris-Lyon-Méditerranée : sa recette en 1881 s'était élevée à 4 950 000 francs ; en 1885, elle est tombée à 2 250 000 francs

Voici d'ailleurs, à titre de renseignement, la répartition entre les sept grands réseaux, pendant les années 1881 et 1885 :

RÉSEAUX	TONNAGE		PRODUIT	
	1881	1885	1881	1885
	tonnes	tonnes	fr.	fr.
Nord	15.700	11.800	297.000	182.000
Est	114.000	89.000	1.945.000	1.370.000
Ouest	47.300	32.100	679.000	422.000
Orléans	300	2.200	10.000	69.000
Paris-Lyon-Méditerranée	195.000	73.800	4.948.000	2.246.000
Midi	9.100	»	140.000	»
État	»	34.500	»	164.000

4. Tarifs dits d'importation. — *a.* Diverses catégories de tarifs d'importation. — Au point de vue des marchandises auxquelles s'appliquent les tarifs dits d'importation ou de pénétration, il y a lieu de distinguer :

1° ceux qui ont trait à des marchandises exotiques, c'est-à-dire à des marchandises qui n'ont point de similaires dans la production française ou du moins dans celle de la région susceptible de desservir directement les marchés désignés aux tarifs comme points de destination ;

2° ceux qui sont au contraire applicables à des marchandises ayant des similaires dans la production de cette région.

Dans la distinction que nous venons de formuler, nous avons attribué au mot « exotiques » un sens un peu plus large que celui du langage usuel. Nous avons compris sous ce qualificatif, non seulement les matières, telles que les denrées coloniales, qui ne sont pas produites par le sol français, mais encore d'autres matières qui, bien que produites en France, s'y trouvent dans une situation ne leur permettant pas d'arriver au lieu de consommation sans être grevées de frais excessifs. Il y a lieu d'y ajouter encore certaines marchandises françaises, qui ne peuvent atteindre les marchés sans sortir du territoire, pour y rentrer par une frontière voisine : nous citerons, par exemple, les vins du Midi qui prennent nécessairement la mer pour leur transport vers Lille et que l'on débarque à Dunkerque pour les diriger ensuite vers cette ville ; ces marchandises sont véritablement exotiques pour la région du Nord, et les tarifs auxquels elles sont soumises entre Dunkerque et Lille, ayant leur origine dans un port de mer, ont l'apparence de tarifs de pénétration.

Au point de vue de leur forme, les tarifs d'importation consistent :

— soit en prix fermes de la frontière aux centres de consommation ;

— soit en tarifs internationaux concertés entre les Compagnies françaises et des Administrations étrangères de chemins de fer ou même de navigation.

b. Critiques dirigées contre les tarifs d'importation. — Les tarifs d'importation ont été, à maintes reprises, l'objet des critiques les plus vives. On a accusé les Compagnies de donner des facilités excessives aux marchandises étrangères pour leur accès aux marchés français, de détruire l'économie du régime douanier et de sacrifier ainsi les intérêts de la production nationale.

Il suffit de se reporter à l'une quelconque des grandes discussions parlementaires sur le régime des chemins de fer, pour y voir cette accusation formulée : elle a été, en quelque sorte, le pivot des attaques dirigées contre la tarification française.

L'un des réquisitoires les plus complets est le discours que M. Allain-Targé a prononcé le 16 février 1880, devant la Chambre des députés, à l'occasion d'un débat sur le tarif général des douanes. Nous le mention-

nons spécialement, parce qu'il a eu un grand retentissement dans le pays, et surtout, parce qu'au lieu de considérations exclusivement générales, il est étayé d'un grand nombre de faits relatifs à la concurrence des houilles anglaises et belges contre la houille indigène ; à celle des produits métallurgiques et des papiers anglais contre les produits français analogues ; à l'importation des poissons pêchés sur le littoral britannique, des vins espagnols, des blés américains, des moutons allemands, etc...

Nous examinerons plus loin la portée de ces critiques. Mais, auparavant, nous devons exposer et apprécier les diverses doctrines qui se sont manifestées en cette matière.

c. Doctrines diverses en matière de tarifs d'importation. — Les deux règles, que nous avons entendu opposer le plus souvent et avec le plus d'autorité l'une à l'autre, sont les suivantes :

L'une d'elles consiste à taxer toujours la marchandise étrangère, entre la frontière et le centre de consommation, au même prix que la marchandise similaire française pour le même parcours sur notre territoire, et à ne tenir ainsi aucun compte des frais de transport que la marchandise étrangère a à supporter pour atteindre notre frontière. Si donc les tarifs affectent la forme de prix fermes ayant leur origine à la frontière, ils doivent être exclusivement basés sur la tarification intérieure et ne point s'en écarter, de si peu que ce soit. S'il s'agit de tarifs communs, la part française doit être déterminée d'après le même principe. Ceux qui préconisent cette règle l'indiquent comme la seule compatible avec le respect dû aux lois de douane et aux droits qui ont été fixés par ces lois.

Dans la doctrine opposée, on n'envisage, au contraire, que le prix total du transport de la marchandise étrangère depuis le centre de production jusqu'au centre de consommation ; si ce prix est supérieur à celui dont est grevée la marchandise française concurrente, pour arriver sur le même marché, on le considère comme suffisant (1). Pour rendre la comparaison simple et précise, on l'établit souvent entre le prix total d'importation et le prix résultant de l'application des tarifs intérieurs à la marchandise française partant de la gare la plus voisine de la frontière sur l'itinéraire suivi par la marchandise étrangère. De même que leurs adversaires, les défenseurs de cette doctrine s'appuient sur l'économie générale de notre régime douanier. Ils font valoir qu'en arrêtant le taux des droits de douane, le législateur a dû se placer dans l'hypothèse la plus défavorable à la production française, celle d'industries ou de cultures similaires très voisines l'une de l'autre, n'étant pour ainsi dire

(1) C'est la règle posée par la loi Autrichienne (Voir page 393).

séparées que par la frontière et ayant par suite à subir des taxes de transport à peu près égales pour arriver aux centres de consommation : les droits de douane ainsi déterminés donnent, suivant eux, la mesure de la protection dont les produits nationaux ont besoin; exiger davantage, sous forme d'une différence entre les prix de transport, ce serait compromettre les intérêts du consommateur.

Telles sont les deux doctrines extrêmes, dans leurs traits caractéristiques, dans leur expression la plus simple. A peine est-il nécessaire d'ajouter qu'elles ne sont pas toujours formulées avec autant de précision, qu'elles comportent des variantes, qu'elles se modèlent sur les idées plus ou moins absolues de protectionnisme ou de libre-échange de leurs partisans. Entre elles, viennent d'ailleurs s'échelonner toute une série d'appréciations intermédiaires, faites, dans la plupart des cas, de sentiment plutôt que de raisonnement, et qu'il nous serait impossible de classer et de dénombrer.

Ni l'une ni l'autre de ces thèses adverses ne nous paraissent admissibles. Nous espérons pouvoir le démontrer facilement. Mais, tout d'abord, nous tenons à dégager du débat les marchandises exotiques qui ne concurrencent aucun produit français et qu'il est désirable, par conséquent, de voir arriver au plus bas prix possible sur nos marchés : il ne peut y avoir de désaccord à cet égard. La discussion doit donc être restreinte aux tarifs concernant les marchandises qui ont des similaires dans la production nationale.

La doctrine d'après laquelle il serait fait application pure et simple des tarifs intérieurs à la marchandise étrangère, à partir de la frontière, ne tend à rien moins qu'à la suppression complète des tarifs communs internationaux : car il est de l'essence même des tarifs communs de donner des prix moindres que ceux qui résulteraient de la soudure des tarifs intérieurs, et la différence doit nécessairement se répartir entre les Administrations contractantes. Par cela même que deux Administrations entament des négociations pour instituer des tarifs communs, elles s'engagent ipso facto à consentir l'une et l'autre certains sacrifices.

Cette suppression des tarifs internationaux à l'importation serait-elle conforme à l'intérêt français et nécessaire pour le respect des lois de douane? Nous croyons pouvoir répondre négativement.

D'une part, en effet, en renonçant à la communauté de tarifs avec les Administrations étrangères pour l'importation, on y renoncerait du même coup pour l'exportation; aucun peuple ne consentirait à séparer ces deux éléments de son commerce, à laisser élever une barrière contre la sortie

de ses produits et à ouvrir, au contraire, ses portes pour l'entrée des produits étrangers. Tout traité implique des concessions, des avantages réciproques. A la vérité, nous aurions un moyen d'y pourvoir : ce serait de faire des tarifs d'exportation extrêmement bas, de reporter sur ces tarifs tous les abaissements qui seraient retirés aux tarifs d'importation. Mais il n'y aurait là souvent qu'un palliatif. Cet état de paix armée, dans lequel nous vivrions vis-à-vis des pays voisins, pourrait exercer une fâcheuse influence sur nos échanges avec eux et nuire tout aussi bien aux producteurs qu'aux consommateurs français. Il serait assez comparable à celui de deux nations n'ayant point entre elles de traités de commerce.

D'autre part, les tarifs internationaux existent depuis de longues années ; le législateur y a eu certainement égard en fixant les droits de douane ; assujettir en principe les marchandises importées aux tarifs intérieurs, ce serait modifier l'état de choses qui a servi de point de départ à ses décisions et augmenter la protection qu'il a jugé utile d'accorder aux produits nationaux.

Quant à la seconde doctrine, elle est encore moins acceptable que la première. Son effet serait de négliger les distances en territoire étranger, de reporter fictivement près de notre frontière les centres de production contre lesquels ont à lutter notre industrie et notre culture, de bouleverser les situations géographiques sur lesquelles le législateur a assis les droits de douane, de porter atteinte à ces droits et d'en détruire l'économie au point de vue de la protection légitimement acquise à la production nationale.

Alors même que l'étranger nous concéderait la réciprocité pour notre exportation, il n'y aurait point compensation pour la France : car les industriels qui expédient leurs produits à l'extérieur ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui travaillent pour la consommation intérieure.

S'il était possible de résoudre des questions si complexes par des formules absolues, nous dirions qu'il faut chercher la solution du problème dans une doctrine intermédiaire. Nous indiquerions une règle, qui consisterait à soumettre les transports internationaux à une taxe fixée d'après la longueur totale du parcours et d'après les bases des tarifs intérieurs, abstraction faite de l'existence de la frontière, et à les traiter par suite comme des transports intérieurs. Ce serait évidemment la règle rationnelle si les relations commerciales de la France étaient sous le régime du libre échange. Elle n'est pas moins rationnelle, avec le régime d'une protection plus ou moins mitigée : car cette protection doit être exclusivement fournie par les droits de douane et on y porte véritablement atteinte, soit pour

l'exagérer, soit pour la réduire, si à la barrière de douane on en ajoute un autre en surtaxant le transport ou si, au contraire, on abaisse cette barrière en accordant au trafic international des conditions plus favorables qu'au trafic intérieur.

Un exemple fera mieux comprendre notre pensée.

Supposons une marchandise qui, en transport intérieur, soit assujettie à un tarif différentiel réglé sur une base initiale de 10 centimes pour les 200 premiers kilomètres, avec taxe supplémentaire de 10 centimes pour chacun des 200 kilomètres suivants. Admettons, en outre, que la distance entre le centre de production étranger et le centre de consommation français soit de 400 kilomètres, que la frontière soit exactement à mi-chemin, et, pour plus de simplicité dans le raisonnement, que le tarif intérieur de la nation voisine soit identique à celui de la France.

Dans le premier système, le transport total se décomposera en deux transports distincts de 200 kilomètres ; chacun de ces transports élémentaires devra être taxé isolément à 10 centimes par kilomètre; la taxe totale devra être de 40 francs.

Dans le second système, la marchandise française venant de 400 kilomètres (distance entre la frontière et le centre de consommation) et ayant à payer 20 francs, il suffira que la taxe totale d'importation, y compris la part de l'Administration étrangère, soit supérieure à ce chiffre. Si elle atteint, par exemple, 21 francs, elle sera jugée suffisante.

Dans le système intermédiaire, cette taxe devra être au moins égale à celle qui frapperait la marchandise française pour un transport de 400 kilomètres, soit $20 + 16 = 36$ francs.

Ce système se rapproche beaucoup plus, on le voit, du premier que du second. Il n'en diffère qu'en ce qu'il admet la marchandise étrangère au bénéfice de la différentiation de la base, dont jouit la marchandise française.

Mais, nous le répétons, les questions de tarifs internationaux ne peuvent se trancher à coups de formules abstraites. Celle que nous avons esquissée ne doit être considérée que comme un guide, comme une indication, comme l'expression d'un principe général à suivre, pour concilier dans une juste mesure les intérêts du producteur et du consommateur français et pour ne pas toucher aux droits de douane, quelque peu exagérés par l'application du premier système, gravement compromis par le second.

Ce principe posé, la détermination à prendre, dans chaque espèce, dépend de circonstances et d'éléments fort multiples.

Il faut tenir compte de la mesure dans laquelle les pays étrangers nous

accordent la réciprocité pour nos exportations : ce serait un métier de dupe que d'admettre la différentiation de la base à l'importation, si nos producteurs n'étaient pas appelés à en profiter pour leurs expéditions vers l'extérieur.

Alors même que cette réciprocité nous serait accordée, il y aurait lieu d'établir la balance entre les échanges dans les deux sens, au point de vue de la quantité et de la valeur des marchandises. Elle serait purement illusoire, si le chiffre de nos exportations était minime relativement à celui des importations.

Inversement, nous pourrions avoir intérêt à nous montrer un peu plus larges pour les tarifs d'importation, si le mouvement à l'entrée était faible par rapport à celui de la sortie.

Il faut encore avoir égard aux voies concurrentes par lesquelles la marchandise étrangère peut entrer en France. S'il existe, par exemple, des services de navigation fluviale ou de navigation maritime qui permettent à cette marchandise d'arriver à bas prix, comme ces services sont indépendants de l'action de l'État et ont une liberté complète pour la fixation de leurs taxes, il conviendra d'admettre des tarifs réduits sur les voies ferrées, afin de ne pas les dépouiller de leur trafic et de ne point préjudicier à leurs intérêts financiers si étroitement unis à ceux du Trésor. Ce parti s'imposera surtout, lorsque la navigation se fera sous pavillon étranger. Il en sera de même, lorsqu'il existera deux itinéraires concurrents dont la longueur sera inégalement répartie entre notre territoire et le territoire étranger : tel est le cas des relations entre Anvers et le groupe industriel de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, dont les échanges peuvent, soit emprunter sur une grande longueur les rails français en évitant l'Alsace-Lorraine et le Luxembourg, soit au contraire traverser ces provinces ; les réductions consenties par nos voisins pour retenir la marchandise sur leurs voies ferrées nous obligent à en accorder également, sous peine de perdre des recettes. La seule précaution à prendre est de n'accorder aucune facilité nouvelle à l'importation, de ne pas exagérer les abaissements de tarifs, et notamment, quand il s'agit de lutter contre la navigation, de maintenir un écart correspondant aux avantages inhérents au transport par rails.

Il convient, en outre, de prendre en considération le rapport entre la production et la consommation françaises. Telle marchandise, quoique produite en France, peut l'être en quantité insuffisante pour les besoins de la consommation ; telle autre peut l'être à une trop grande distance et sans moyens de communication assez faciles et assez économiques. Le consommateur souffrirait cruellement, si on prenait des mesures prohibitives contre ses approvisionnements à l'étranger.

Dans tout ce qui précède, nous avons été amené à invoquer souvent, soit l'intérêt du producteur, soit l'intérêt du consommateur. Ces intérêts sont profondément solidaires : car la plupart des citoyens produisent et consomment à la fois. Toutefois ils ne sont pas identiques : pour ne citer que la grande industrie, il est certain que la protection profite plus aux patrons qu'aux ouvriers, dont le bénéfice peut ne pas compenser le renchérissement de la vie. Il y a là un accord, une conciliation à établir, suivant les circonstances et les espèces.

L'intérêt de nos ports et de nos entrepôts ne saurait être non plus négligé. La France a fait et continue à faire des dépenses considérables pour l'amélioration de ses ouvrages maritimes et de sa marine marchande ; elle ne doit pas stériliser ces dépenses par des mesures trop restrictives à l'importation. Une marchandise ne passe jamais dans un port ou dans un entrepôt, sans qu'il en résulte des avantages pour le commerce local, pour la marine marchande et, par suite, pour le pays tout entier. Ces avantages ne doivent point être abandonnés à l'étranger.

Nous ne voulons pas nous étendre davantage sur ces explications générales. Elles suffisent à montrer avec quel soin chaque proposition de tarif doit être étudiée et à quels mécomptes on s'exposerait, en voulant faire passer toutes les taxes dites d'importation sous le niveau d'une règle abstraite, inflexible et, en quelque sorte, mathématique.

Il est, toutefois, une dernière observation que nous devons présenter. La doctrine intermédiaire à laquelle nous nous sommes rattaché vise surtout les tarifs communs internationaux, ou du moins, si elle vise également les tarifs intérieurs de la frontière aux centres de consommation, nous avons dû, pour la rendre plus intelligible et mieux saisissable, raisonner sur un tarif commun. Mais les conséquences que nous en avons déduites s'appliquent également au cas des tarifs intérieurs d'importation et le lecteur saura certainement faire cette application.

D'ailleurs, les prix fermes ayant le caractère de prix d'importation n'existent guère qu'au départ des ports de mer. Bien que la comparaison de la taxe totale payée par la marchandise étrangère ne puisse plus s'établir aussi facilement avec le tarif intérieur français, puisqu'elle embrasse à la fois un transport par eau et un transport par rails, on doit et on peut cependant la juger en s'inspirant des principes que nous avons exposés.

d. Examen de quelques tarifs d'importation. — Nous n'avons point l'intention de passer en revue tous les tarifs d'importation. Quelques exemples nous permettront néanmoins de montrer, avec plus de précision, l'esprit dans lequel ces tarifs doivent être appréciés.

1. Importation des vins d'Espagne à Paris, au prix de 36 francs entre Hendaye et Paris. — Les Compagnies ont eu, pendant plusieurs années, un tarif commun (Orléans *E.* 51 — Midi *S.* 27), qui permettait aux vins espagnols de venir d'Hendaye à Paris-Ivry (811 kilomètres) au prix de 42 francs la tonne, frais accessoires compris, par expédition de 1 000 kg. au moins. Bien qu'elles aient institué des prix comparables au départ de Carcassonne (47 fr. 10 pour 841 kilomètres), de Trèbes (49 fr. pour 848 km.), de Lézignan (50 fr. pour 877 km.), la taxe de 42 francs a été cependant critiquée, surtout par comparaison avec le prix de Bordeaux à Paris, qui était de 37 francs pour 577 kilomètres.

Or, les vins d'Espagne peuvent s'embarquer au port espagnol de Passagès et arriver à Paris, quai de Bercy, par la mer et la Seine, au prix moyen de 30 francs, y compris le transbordement du wagon au navire, l'assurance maritime et le droit d'exportation de 50 centimes. D'après des statistiques qui offrent toutes garanties, le tonnage expédié sur Paris depuis 1881, date de la création des aménagements actuels du port de Passagès, s'est réparti ainsi entre la voie maritime et la voie ferrée :

ANNÉES	EXPÉDITIONS SUR PARIS	
	PAR CHEMIN DE FER DE HENDAYE	PAR MER DE PASSAGES
	tonnes	tonnes
1881	87.000	785
1882	76.000	6.000
1883	38.000	11.000
1884	35.400	22.000
1885	28.800	52.000

Tandis que le trafic par chemin de fer diminue rapidement, le trafic par eau s'accroît dans des proportions inattendues ; le pavillon français n'en prend d'ailleurs qu'une faible part, le surplus appartenant aux pavillons anglais, allemand et suédois.

De 1881 à 1885, les Compagnies françaises ont subi une perte de recette, qui a dépassé deux millions pour la seule année 1885.

Ainsi, malgré les avantages de la voie ferrée, l'écart de 12 francs l'empêchait de retenir les transports (1).

Les Compagnies d'Orléans et du Midi ont, en conséquence, concerté

(1) Nous négligeons à dessein, pour ne pas compliquer notre exposé, nécessairement sommaire, le transport des fûts vides, qui ressort à 8 fr. 80 par tonne de fûts pleins pour la voie ferrée et à 7 fr. pour la voie d'eau.

récemment avec celle du Nord de l'Espagne un tarif commun qui ne leur laisse plus qu'une part de 36 francs. Le Comité consultatif a conclu à l'homologation de ce tarif, mais sans se dissimuler qu'on arrivait ainsi à l'extrême limite de ce qui pouvait être autorisé : d'une part, en effet, les Compagnies françaises font seules une réduction sur leur part de la taxe, tandis que la Compagnie espagnole perçoit le plein de son tarif intérieur, ce qui est contraire au principe même des tarifs communs; d'autre part, il reste seulement un écart de 6 francs entre les prix par rails et par eau.

Des faits analogues se sont produits pour les importations de vins d'Espagne à Bordeaux.

2. Transport des vins d'Espagne à Paris, au prix de 52 francs par rails de Tarragone à Paris. — Les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, de Tarragone-Barcelone-France, d'Almansa-Valence-Tarragone, de Madrid-Saragosse-Alicante et d'Andalousie ont un tarif commun qui permet aux vins espagnols d'arriver de Tarragone à Paris-Bercy (1 229 km.) moyennant une taxe de 52 francs, frais accessoires compris, par expédition de 500 kilogs au moins.

Les prix à rapprocher de celui de 52 francs sont les suivants :

Béziers à Paris, 824 km. (P.-L.-M. et Midi), 49 fr. 45, sans condition de tonnage et y compris les frais accessoires.

Agde à Paris, 804 km. (P.-L.-M. et Midi), 47 fr. 75, sans condition de tonnage et y compris les frais accessoires.

La Nouvelle à Paris, 871 km. (P.-L.-M. et Midi), 50 fr., sans condition de tonnage et y compris les frais accessoires.

Cette à Paris, 780 km. (P.-L.-M.), 48 fr. 20, sans condition de tonnage, non compris les frais accessoires.

Cette à Paris, 780 km. (P.-L.-M.), 38 fr. 70, par expédition de 5 tonnes, non compris les frais accessoires.

Montpellier à Paris, 752 km. (P.-L.-M.), 47 fr. 40, sans condition de tonnage, non compris les frais accessoires.

Montpellier à Paris, 752 km. (P.-L.-M.), 37 fr. 90, par expédition de 5 tonnes, non compris les frais accessoires.

Lunel à Paris, 739 km. (P.-L.-M.), 46 fr. 60, sans condition de tonnage, non compris les frais accessoires.

Lunel à Paris, 739 km. (P.-L.M.), 37 fr. 10, par expédition de 5 tonnes, non compris les frais accessoires.

Les tarifs intérieurs de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée comportent pour les expéditions de 5 tonnes, comme pour les expéditions sans condition de tonnage, une taxe kilométrique de 4 centimes pour chaque kilomètre en sus de 700. Si donc on prend comme terme de comparaison les prix de Cette à Paris, le transport de Tarragone à Paris devrait coûter :

— sans condition de tonnage, 66 fr. 15;

— par expédition de 5 tonnes, 56 fr. 35.

Bien que le tarif de Tarragone à Paris-Bercy ne soit subordonné qu'à une condition de tonnage de 500 kilogs, c'est surtout au prix de 56 fr. 35 qu'il faut le comparer, parce qu'en fait les expéditions s'effectuent le plus souvent par wagon complet.

Même avec ce terme de comparaison, le prix de 52 francs peut paraître un peu faible.

Mais il convient d'observer que les vins de la côte orientale d'Espagne peuvent arriver à Paris, soit par la voie mixte du cabotage jusqu'à Cette ou Marseille et du chemin de fer au delà de ces ports, soit par la voie maritime et fluviale de Gibraltar, le Havre et Rouen.

Par la voie mixte, le prix entre Valence ou Alicante et Paris est, aux termes d'un tarif commun entre la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie générale transatlantique (antérieurement la Compagnie Hispano-Française de navigation), de 52 francs sur lesquels la Compagnie de Lyon perçoit 35 fr. 50.

Par la voie d'eau, le prix est de 30 francs environ et ne paraît pas avoir dépassé 40 francs. C'est ce dernier prix qui commande les autres.

Le traité entre la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie Hispano-Française de navigation n'a jamais donné plus de 12 000 tonnes par an ; l'entrée par Cerbère est de 20 à 25 000 tonnes, ce qui donne un total de 65 000 tonnes environ pour les frontières de terre, y compris Hendaye.

Les arrivages par mer à Rouen, port vers lequel sont généralement dirigés les chargements de vins espagnols, sont bien plus considérables, comme l'indique le tableau ci-après :

	1882	1883	1884	1885
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Arrivages par mer.....	76.000	113.000	147.000	160.000
Expéditions par la Seine.....	84.000	100.000	131.000	130.000
Dont à destination de Paris.....	82.000	91.000	116.000	110.000
Expéditions par rails, sur Paris.....	»	»	14.000	22.000

Sur le chiffre de 160 000 tonnes arrivées par mer à Rouen en 1885, les vins français ne figurent pas pour 12 000 tonnes.

Malgré la répartition très défavorable à la voie ferrée que font ressortir les chiffres précédents, l'Administration a, conformément à l'avis du Comité consultatif, refusé l'extension du prix de 52 francs aux provenances de Tortosa, Benicarlo, Valence et Grao (1315, 1365, 1506 et 1510 km.) et exigé une surtaxe. Il y a lieu, en outre, d'espérer qu'une prochaine

amélioration des recettes permettra l'abaissement des tarifs intérieurs.

3° Transport des vins d'Italie à Paris, à des prix divers. — La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a avec les Administrations italiennes des tarifs communs, qui oscillent entre 50 fr. pour un assez grand nombre de provenances du Nord de l'Italie et 87 fr. 74 pour le point extrême de Reggio de Calabre (2 365 km). Elle a, en outre, un prix de 52 francs au départ de Trieste (1 313 km.), avec les mêmes Compagnies et celle du Sud de l'Autriche.

Ces prix sont faibles. Mais ici encore la navigation maritime fait au chemin de fer une concurrence redoutable.

Les vins de Sicile peuvent arriver au Havre et à Paris, à 30 ou 40 francs. Nous avons eu entre les mains des connaissements qui accusaient même des chiffres beaucoup plus faibles.

Les entrées par Modane ne dépassent pas 10 à 12 000 tonnes à destination de Paris, tandis que le Havre reçoit 80 000 tonnes environ, dont 30 000 tonnes sont réexpédiées sur Paris, tant par eau que par le chemin de fer.

En résumé, l'importation totale des vins d'Espagne et d'Italie se partage ainsi : 75 000 tonnes par chemin de fer et 160 000 tonnes par eau, dont la plus forte part, de beaucoup, sous pavillon étranger.

4. Transport des blés étrangers du Havre ou de Rouen à Paris, aux prix de 10 fr. et de 7 fr. — Les tarifs spéciaux de la Compagnie de l'Ouest comprennent, pour le transport des blés vers Paris, des prix fermes de 18 francs entre le Havre et Paris (226 km.) et de 7 francs entre Rouen et Paris (134 km.), y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare.

Ces prix doivent-ils être considérés comme trop bas et comme favorisant l'importation des blés américains?

Le fret entre Rouen et Paris par la Seine coûte actuellement 5 francs. Lorsque le départ a lieu du Havre, il y a une majoration de 3 francs environ. Comme on le voit, la différence entre le prix par rails et le prix par eau est peu considérable. Cependant, elle suffit pour faire préférer la voie fluviale. En effet, en 1884, Rouen a expédié 231 000 tonnes de céréales par la Seine et 60 000 seulement par chemin de fer. Les expéditions sur Paris, de Rouen et du Havre, ont été les suivantes en 1884 et 1885 :

		1884	1885
		t.	t.
Rouen	par eau.....	141.000	27.000
	par rails.....	127.000	13.000
Le Havre ...	par eau.....	15.000	23.000
	par rails.....	1.100	1.100

5. *Transport des charbons anglais de Dunkerque à Paris, au prix de 7 fr. 40.* — Un prix qui a donné lieu à de nombreuses critiques est celui de 7 fr. 40, frais de gare compris, applicable aux houilles anglaises de Dunkerque à Paris (distance légale, 304 km.; distance d'application, 267 km.). Ce prix est le même que celui des provenances de Valenciennes (225 km.), etc... Il est commandé par le prix de Dieppe à Paris, qui est de 6 francs, frais accessoires non compris, et qui est lui-même réglé d'après le taux du fret par eau de Rouen à Paris, lequel ne dépasse pas 4 à 5 francs.

Il n'en est pas moins désirable que la Compagnie du Nord puisse abaisser ses taxes pour les houilles françaises. Ce vœu est d'autant plus justifié que les travaux d'amélioration de la Seine faciliteront encore l'importation des charbons anglais à Paris.

6. *Observation générale.* — Nous avons pris à dessein quelques exemples de tarifs dont des circonstances particulières justifiaient l'existence.

Est-ce à dire qu'il n'y ait pas eu certaines faveurs faites aux marchandises étrangères? Si, incontestablement. Le Comité consultatif a conclu avec raison, dans un avis récent, à la modification de quelques taxes. A côté de beaucoup d'exagérations, il y avait quelque vérité dans les attaques dirigées contre les tarifs intérieurs ou internationaux, permettant aux marchandises étrangères d'arriver sur les marchés français.

e. Clause des stations non dénommées. — Les tarifs d'importation comportent généralement, au profit des stations françaises, la clause des stations non dénommées (1).

On a parfois présenté cette clause comme donnant des garanties suffisantes au commerce français.

A peine est-il nécessaire de faire remarquer qu'il n'en est rien. D'une part, en effet, les industries concurrentes sont le plus souvent en dehors de l'itinéraire suivi par la marchandise étrangère. D'autre part, la clause n'a d'autre effet que d'assurer à la marchandise française le bénéfice du même

(1) Voir l'exception signalée, page 395.

prix total, depuis la frontière, s'il s'agit d'un tarif intérieur, ou depuis le centre étranger de production, s'il s'agit d'un tarif commun international. Les considérations que nous avons précédemment développées établissent combien cette égalité de taxe est insuffisante pour sauvegarder la production nationale.

f. Engagements pris par les compagnies en 1883. — En 1883, les grandes Compagnies ont toutes pris, vis-à-vis du Ministre des travaux publics, l'engagement de « se tenir à la disposition de l'Administration, « pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'al- « térer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, « sous la seule réserve que les marchandises visées par ces tarifs ne seraient « pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport ».

On comprend cette dernière réserve, d'après les explications que nous avons fournies sur la concurrence des voies ferrées étrangères et de la navigation maritime ou fluviale.

Nous pensons toutefois qu'elle doit être interprétée en ce sens que, dans la comparaison des prix, il y a lieu d'avoir égard aux avantages accessoires offerts par la voie ferrée, notamment au point de vue de la rapidité des transports.

Les engagements des Compagnies de l'Ouest, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi portent, en outre, ce qui suit: « Dans les cas « prévus aux paragraphes...., l'affaire serait examinée par une Commision « devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec « voix délibérative. Si la Commission se prononçait contre leur avis, un « seconde délibération aurait lieu dans le délai maximum de deux mois. »

Cette Commission, devant les décisions de laquelle les Compagnies et l'Administration devront s'incliner, n'a pas eu jusqu'ici à se réunir. Mais, comme nous l'avons dit, un travail préparatoire a été fait par une Commission dont la présidence nous a été confiée et homologué par le Comité consultatif des chemins de fer.

CHAPITRE VI

DE L'ABAISSEMENT PROGRESSIF DES TARIFS

DE MARCHANDISES

1. De l'abaissement progressif de la taxe kilométrique moyenne depuis 1855.—Nous avons eu l'occasion d'expliquer antérieurement que la taxe kilométrique moyenne perçue sur les voyageurs ne permet pas, à elle seule, de juger la tarification d'un pays pour cette branche du trafic. Il faut avoir égard à d'autres éléments et, en particulier, à la répartition des voyageurs entre les diverses classes, ainsi qu'aux immunités contractuelles stipulées au profit de certaines catégories de citoyens.

Une observation analogue s'applique à la taxe kilométrique moyenne pour les marchandises transportées en petite vitesse (1). Il est nécessaire de tenir compte de la proportion suivant laquelle se répartissent les transports entre les différentes catégories de marchandises : or, cette proportion varie avec les pays; elle peut même varier, dans un pays déterminé, avec les événements de la politique extérieure ou intérieure, avec l'activité plus ou moins grande de la vie industrielle et commerciale, avec le rendement des récoltes, avec d'autres circonstances encore qu'il serait inutile d'énumérer. La distance moyenne de transport, qui exerce une influence sensible sur la taxe moyenne par kilomètre, quand les tarifs sont à base décroissante, varie également dans des limites assez étendues.

Sous le bénéfice de ces réserves, voici trois tableaux donnant :

— Le premier, la taxe kilométrique moyenne perçue annuellement depuis 1855 sur l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général, pour les marchandises transportées en petite vitesse ;

— Le second, la quote-part des différentes natures de marchandises dans le nombre absolu de tonnes transportées à toute distance, depuis 1866 (2) ;

(1) Dans tout ce qui suit, nous limiterons notre étude aux transports en petite vitesse, qui sont de beaucoup les plus importants.

(2) Les statistiques complètes ne remontent pas plus haut.

— Le troisième, la quote-part des combustibles minéraux dans le nombre de tonnes ramené à la distance d'un kilomètre, depuis la même époque.

a. *Taxe kilométrique moyenne depuis 1855.*

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	ENSEMBLE DES CHEMINS d'intérêt général
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1855	6,53	6,96	9,05	7,80	7,10	8,05	»	7,65
1856	7,17	7,21	9,25	7,55	7,70	7,00	»	7,56
1857	6,79	7,22	7,94	7,46	7,12	6,75	»	7,26
1858	6,70	7,36	8,12	7,77	6,66	6,92	»	7,18
1859	6,71	8,03	7,65	7,33	6,61	7,19	»	7,21
1860	6,93	7,51	7,33	6,83	6,39	6,74	»	6,92
1861	6,88	7,35	6,60	6,64	6,17	6,95	»	6,72
1862	7,20	7,18	6,61	6,61	6,25	6,82	»	6,73
1863	6,69	7,04	6,64	6,47	6,20	6,87	»	6,60
1864	6,13	5,91	6,54	6,33	5,84	6,99	»	6,16
1865	6,05	5,73	6,33	6,32	5,80	6,92	»	6,08
1866	5,94	5,73	6,31	6,25	5,66	6,87	»	5,99
1867	6,06	5,65	6,44	6,56	5,81	6,78	»	6,10
1868	5,79	5,73	6,72	6,60	5,71	6,92	»	6,07
1869	5,84	5,82	6,71	6,80	5,79	7,01	»	6,16
1870	5,48	6,11	6,67	6,80	5,80	6,75	»	6,14
1871	5,78	6,10	6,99	6,90	5,73	7,12	»	6,26
1872	5,41	5,63	6,48	6,20	5,59	7,15	»	5,91
1873	5,37	5,46	6,66	6,25	5,68	6,94	»	5,90
1874	5,67	5,59	6,59	6,35	5,61	7,07	»	5,97
1875	5,59	5,86	6,69	6,36	5,67	7,10	»	6,06
1876	5,76	5,91	6,60	6,14	5,68	7,37	»	6,05
1877	5,62	5,82	6,48	6,10	5,56	7,35	»	5,96
1878	5,54	5,85	6,36	6,12	5,62	7,24	7,16	5,97
1879	5,57	5,68	6,27	6,29	5,56	7,19	7,23	5,95
1880	5,47	5,61	6,14	6,25	5,68	7,29	6,87	5,95
1881	5,46	5,61	6,46	5,92	5,58	7,30	5,46	5,88
1882	5,38	5,50	6,45	6,02	5,69	7,16	5,35	5,89
1883	5,36	5,55	6,60	5,82	5,34	7,11	5,49	5,73
1884	5,37	5,66	6,68	6,36	5,53	7,15	5,56	5,90

b. *Répartition du tonnage absolu à toute distance.*

ANNÉES	CÉRÉALES et FARINES	VINS, VINAIGRES ET ESPRITS	ÉPICERIES, DENRÉES COLONIALES	FONTES, FERS, MÉTAUX	MATÉRIAUX de CONSTRUCTION	ENGRAIS et AMENDEMENTS	COMBUSTIBLES MINÉRAUX	MARCHANDISES DIVERSES	ENSEMBLE
	p. %	p. %	p. %	p. %	p. %	p. %	p. %	p. %	
1866	8	8	5	9	13	1	31	25	100
1867	8	7	5	9	14	1	30	26	100
1868	9	7	4	8	12	2	30	28	100
1869	7	7	4	9	13	2	30	28	100
1870	7	7	5	7	11	1	34	28	100
1871	10	9	6	8	9	2	29	27	100
1872	8	8	5	8	11	2	31	27	100
1873	9	8	5	9	12	2	30	25	100
1874	8	7	5	8	11	2	30	29	100
1875	8	8	5	8	11	2	30	28	100
1876	9	8	6	8	12	2	28	27	100
1877	8	8	5	9	14	2	26	28	100
1878	10	8	6	8	14	2	27	25	100
1879	11	8	6	9	14	2	26	24	100
1880	9	8	5	9	14	2	26	27	100
1881	7	8	5	10	15	2	27	26	100
1882	7	7	5	11	15	2	26	26	100
1883	8	8	5	10	14	2	28	24	100
1884	8	8	6	9	16	3	26	24	100

c. *Quote-part des combustibles minéraux dans le tonnage ramené à un kilomètre.*

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	ENSEMBLE DES CHEMINS d'intérêt général
1866	49	21	8	11	19	9	»	21
1867	47	17	9	15	18	8	»	20
1868	46	16	9	14	17	7	»	19
1869	47	17	10	14	18	9	»	20
1870	48	?	10	14	?	12	»	?
1871	45	14	10	?	?	9	»	?
1872	50	16	10	?	15	14	»	22
1873	51	16	9	12	16	18	»	21
1874	48	14	8	12	16	18	»	20
1875	48	14	9	11	15	17	»	20

ANNÉES	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	ENSEMBLE DES CHEMINS d'intérêt général
1876	48	14	10	11	16	18	»	20
1877	45	13	9	10	16	18	»	19
1878	47	14	9	10	16	16	16	19
1879	48	14	9	9	14	15	14	19
1880	49	17	10	10	15	15	14	20
1881	49	16	9	9	14	15	12	19
1882	49	16	8	9	14	15	13	19
1883	49	16	9	9	14	15	12	19
1884	48	15	9	14	14	17	20	20

Les trois tableaux précédents font ressortir les faits que voici :

1° La taxe kilométrique moyenne, qui s'élevait à 7 c. 65 en 1855, est descendue à 5 c. 73 en 1883, ce qui correspond à une réduction de 25 °/₀. Elle s'est légèrement relevée en 1884.

2° La quote-part des diverses catégories de marchandises dans le tonnage ne s'est pas sensiblement modifiée depuis 1866.

L'abaissement progressif de la taxe kilométrique moyenne tient donc, non point à une augmentation relative des transports de matières pondéreuses, mais à des diminutions successives dans les tarifs.

3° Les marchandises pondéreuses et particulièrement les combustibles minéraux entrent pour des chiffres très différents dans la répartition du tonnage sur les divers réseaux.

Alors, en effet, que la houille, le coke et les matières similaires forment la moitié du tonnage ramené à la distance de 1 kilomètre pour le réseau du Nord, elles n'en constituent normalement que le 1/10 sur les réseaux de l'Ouest et d'Orléans.

C'est là un élément dont il faut avoir soin de tenir grand compte, quand on veut comparer entre elles les taxes perçues par les différentes Compagnies.

On a souvent reproché aux Compagnies françaises de ne pas marcher d'un pas assez résolu dans la voie des abaissements ; on a affirmé qu'elles trouveraient une large compensation de ces abaissements dans le développement du trafic et dans l'augmentation de recettes qui en serait la conséquence. Nous devons examiner ce qu'il peut y avoir de fondé dans cette critique et cette allégation. Mais, auparavant, il importe de rappeler quelques règles essentielles, consacrées par l'expérience.

2. **Accroissement de trafic nécessaire pour compenser les diminutions de taxes.** — Il est fort difficile de calculer l'accroissement de trafic nécessaire pour compenser l'effet des diminutions de taxes au point de vue des recettes nettes.

Les chiffres que nous allons donner à cet égard doivent être considérés comme de simples indications destinées à fixer les idées et à faciliter le raisonnement, et non comme des données précises et mathématiques.

Nous venons de voir qu'en 1884 la taxe kilométrique moyenne a été de 5 c. 90 environ. Dans un chapitre antérieur, nous avons établi que le prix de revient moyen par unité de trafic, pendant la même année, avait été de 3 c., non compris les charges des capitaux de premier établissement.

Le produit net a donc été de 2 c. 90.

Si l'on réduit la taxe de 20 °/₀, de manière à la ramener 4 c. 72, et si l'on admet pour un instant que la dépense unitaire d'exploitation reste la même, la recette nette tombera à 1 c. 72. Il faudra donc que le tonnage augmente de plus de 60 °/₀, pour donner le même produit net total.

En réalité, un accroissement moindre suffira : car les dépenses d'exploitation ne sont pas proportionnelles au nombre d'unités de trafic. Elles comprennent certains éléments constants, qui grèvent d'autant moins chaque tonne de marchandises, que la circulation est plus intense. Elles comprennent aussi d'autres éléments qui, bien que variables, croissent dans une proportion moins rapide que le tonnage. Les trains sont mieux utilisés. Nous l'avons montré en traitant du prix de revient des transports.

Nous avons fait voir, notamment, que sur l'ancien réseau des grandes Compagnies, le coût de l'exploitation par unité de trafic est de beaucoup inférieur au coût correspondant sur le nouveau réseau. Il suffira de rappeler ici quelques chiffres, pour l'année 1882 par exemple.

		NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau	Recette brute kilométrique.	104.000	89.000	97.000	63.000	68.000	86.000
	Prix de revient par unité de trafic.....	2 c. 40	2 c. 67	2 c. 42	2 c. 49	2 c. 51	2 c. 65
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nouveau réseau	Recette brute kilométrique.	27.000	35.000	21.000	23.000	15.000	20.000
	Prix de revient par unité de trafic.....	3 c. 54	3 c. 28	4 c. 57	3 c. 27	4 c. 20	4 c. 23

Les différences que fait ressortir ce tableau entre les prix de revient sur l'ancien et sur le nouveau réseau tiennent surtout aux différences dans l'activité de la circulation.

Toutefois, même en ne leur attribuant pas d'autre cause, on constate que le coût par unité de trafic ne diminue que de 33 °/₀ en moyenne, quand la recette brute kilométrique augmente dans la proportion de 1 à 2,25; encore convient-il de remarquer que cette proportion est inférieure à celle des tonnages, attendu que le jeu des tarifs spéciaux donne une taxe moyenne moindre sur l'ancien réseau et que, par suite, à une même recette brute correspondent un plus grand nombre d'unités de trafic.

Cette observation montre qu'en pareille matière il ne faut pas se laisser entraîner par des illusions trop optimistes et qu'il convient d'agir avec prudence et circonspection.

Revenons aux chiffres sur lesquels nous raisonnions. Si l'accroissement de tonnage est seulement de 30 °/₀, au lieu de 60 °/₀, le produit net ne se maintiendra à son niveau qu'à la condition d'atteindre 2 c. 23 par unité de trafic. Il sera donc nécessaire de réaliser une économie de 0 fr. 51 ou de 17 °/₀ sur les dépenses. Cette réduction sera matériellement impossible. L'exploitation subira une perte importante, à laquelle les Compagnies ne pourraient évidemment se résoudre.

Au cas où l'on arriverait à réduire de 10 °/₀ le coût de l'exploitation par unité de trafic, l'accroissement du tonnage devrait être de 44 °/₀.

Ajoutons que tout accroissement de tonnage se traduit par des charges de premier établissement, en raison des acquisitions supplémentaires de matériel roulant, des extensions de gares, des doublements de voies. Le maintien du produit net total n'est donc pas suffisant. Ce produit doit s'élever pour fournir la contre-partie de l'augmentation du capital.

Il est inutile d'insister davantage sur ces considérations d'ordre général. Leur seul but est d'établir que, pour compenser les réductions de taxes, il faut des accroissements de tonnage plus forts qu'on ne le suppose souvent.

3. Distinction entre les diverses marchandises au point de vue des abaissements de tarifs. — De ce qui vient d'être exposé découle naturellement une distinction entre les diverses catégories de marchandises, au point de vue des abaissements de taxes.

Il est certaines matières dont le tonnage n'est pas susceptible d'un développement considérable : ce sont les matières de valeur dont le prix n'est pas sensiblement affecté par le transport du centre de production au centre de consommation (1) ; ce sont encore les matières que la région des-

(1) En l'état actuel, on peut évaluer approximativement à 200 pour la première série, 11) pour la seconde, 30 pour la troisième, 40 pour la quatrième, 10 pour la cinquième et 4 pour la sixième, le rapport entre la valeur moyenne des marchandises et la recette moyenne perçue pour leur transport par chemin de fer.

servie ne peut produire ou consommer qu'en quantité limitée ; ce sont aussi les matières qui, malgré de notables réductions de tarifs, seraient néanmoins grevées de frais trop considérables pour trouver des débouchés nouveaux.

Il est au contraire d'autres marchandises, dont le tonnage offre beaucoup plus d'élasticité. Telles sont, dans beaucoup de cas, les marchandises pondéreuses comme les combustibles minéraux, les amendements, etc., dont le déplacement n'est possible qu'avec des taxes très modiques. Les Compagnies peuvent parfois créer de toutes pièces des courants de transport qui n'existaient pas auparavant, mettre en valeur des mines ou des carrières, faire sortir du sol des richesses qui y dormaient depuis l'origine des siècles; elles peuvent aussi, par de sages réductions, amener à elles des éléments de trafic qui empruntaient les voies de navigation fluviale.

C'est surtout sur les matières de cette dernière catégorie que doivent porter les efforts de l'exploitation. Il convient, d'ailleurs, de remarquer que ces matières se déplacent par grandes masses et qu'ainsi le prix de revient de leur transport est relativement faible.

L'intérêt du public et celui des Compagnies sont souvent concordants, en ce qui concerne la distinction à établir ainsi entre les différentes marchandises. Il importe peu, en effet, au producteur et au consommateur que des matières dont la valeur intrinsèque est considérable bénéficient de réductions, nécessairement faibles par rapport à cette valeur. Il leur importe, au contraire, beaucoup que les autres marchandises puissent arriver économiquement sur les marchés.

Toutefois, cette concordance des intérêts en présence n'est pas absolue. Nous citerons, par exemple, certains produits indispensables à la vie, notamment les céréales, dont le tonnage ne peut varier que dans d'étroites limites et dont le public doit cependant désirer le transport à bas prix.

Nous ne pouvons entrer dans une étude plus détaillée de la question, qui, du reste, ne comporte pas de solution générale.

Il appartient aux Compagnies de scruter attentivement les besoins et les ressources du pays, de choisir avec intelligence les éléments de trafic qui présentent de l'élasticité, et d'entrer sans hésitation dans la voie des abaissements, pour les marchandises qui ne peuvent subir des taxes élevées. Il leur appartient aussi de ne point oublier le rôle dont elles sont investies dans la vie sociale de la France, de ne pas prendre pour seul guide leur intérêt pécuniaire immédiat, et de savoir se résoudre à certains sacrifices pour les objets de première nécessité. Elles en seront rémunérées indirectement par l'augmentation du bien-être et de l'aisance; elles en seront récompensées par la confiance qu'elles inspireront aux Pouvoirs publics.

L'Administration doit, de son côté, les y encourager et les y inciter.

4. Abaissement des taxes par l'application de tarifs à base décroissante. — Des diverses formes susceptibles d'être adoptées pour l'abaissement des taxes, la plus rationnelle et, en même temps, la plus profitable aux Compagnies est celle des tarifs à base décroissante.

Ces tarifs ont en effet le double mérite :

1° de refléter en quelque sorte les dépenses d'exploitation, d'autant plus faibles par kilomètre que la longueur du parcours est plus grande;

2° d'accuser davantage les abaissements pour les grandes distances, d'augmenter ainsi le champ d'expansion des marchandises et de développer davantage le trafic.

L'abaissement des prix à courte distance n'exerce pas une influence sensible sur le trafic correspondant. Il en est tout autrement pour les marchandises à grande distance, qui touchent à la limite de ce qu'elles peuvent supporter comme frais de transport. Plus on recule cette limite, plus on étend le rayon dans lequel peuvent s'épancher les marchandises et plus on accroît par suite leur tonnage.

Les Compagnies ont donc intérêt à concentrer leurs sacrifices sur les longs parcours; elles y sont d'autant plus intéressées qu'en élargissant le cercle d'expansion du trafic, elles diminuent le prix de revient de l'unité kilométrique.

La différentiation de la base doit, d'ailleurs, être plus accusée pour les matières pondéreuses que pour les matières de valeur : car les matières de la première catégorie ne se prêtent point à des taxes élevées et ont un champ de rayonnement beaucoup moins vaste que celles de la deuxième catégorie.

Dans son rapport de 1880 à la Chambre des députés, M. Waddington avait eu soin de rappeler ce principe, qui a d'ailleurs été appliqué dans la réforme récente des tarifs, comme on peut s'en convaincre en se reportant aux pages 327, 428 et suivantes.

5. Différence dans les effets des abaissements, selon le taux antérieur des tarifs. — Dans ses beaux mémoires de 1844 et 1849 sur l'utilité des travaux publics et sur les péages, Dupuit a formulé une loi, d'après laquelle l'accroissement de la consommation est d'autant plus considérable, pour une même réduction de prix, que le tarif antérieur était moins élevé. Plus le prix diminue, plus sont profondes les couches de consommateurs auxquelles la marchandise devient accessible.

Quoique très rationnelle, cette loi ne peut être et n'est vraie que dans certaines limites. La mesure dans laquelle elle est confirmée par la pratique varie avec la nature des marchandises.

Les objets de première nécessité, ceux dont la consommation est limitée, font tout naturellement exception.

Même pour les matières dont la consommation offre beaucoup plus d'élasticité, l'échelle des prix présente forcément un gradin au-dessous duquel les réductions ont une action moins sensible, parce que les besoins ont reçu une satisfaction à peu près suffisante, parce que les marchés sont assez facilement et assez largement approvisionnés.

Exacte vis-à-vis des taxes prohibitives, la loi cesse de l'être en face de taxes modérées.

Rien ne serait plus dangereux que de vouloir généraliser des formules de cette nature. Nous nous hâtons d'ajouter que cette erreur n'a pas été commise par Dupuit, qui joignait à la science de l'économiste et du mathématicien une expérience et une pratique consommées.

6. Observations sur l'accord souvent invoqué entre l'intérêt du public et celui des Compagnies pour l'abaissement des taxes. — On a souvent dit et écrit que l'intérêt des Compagnies concorde avec celui du public pour réaliser des abaissements de taxes, parce que ces abaissements, sagement entendus, ont pour conséquence un accroissement du trafic, du produit brut, et en même temps du produit net.

Théoriquement, cette proposition est inexacte. Il suffira de quelques observations pour le démontrer.

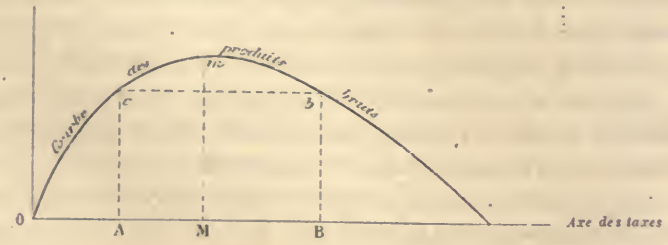
1° Bien que les abaissements de taxes provoquent une augmentation du tonnage, cette augmentation peut ne pas compenser l'effet de la réduction des prix. Le produit brut est alors atteint et les abaissements, quoique favorables au public, sont contraires aux intérêts de la Compagnie.

2° Le maximum de produit brut ne correspond pas au maximum de tonnage.

Il est évident à priori qu'en diminuant la taxe jusqu'à zéro on développe la circulation. Mais, en même temps, on réduit et on annule même la recette.

3° Il existe toujours deux taxes donnant le même produit brut.

La courbe figurative de la recette brute, en fonction de la taxe, affecte une forme plus ou moins analogue à la suivante :



Pour une taxe nulle, le tonnage est très considérable ; mais la recette est nulle.

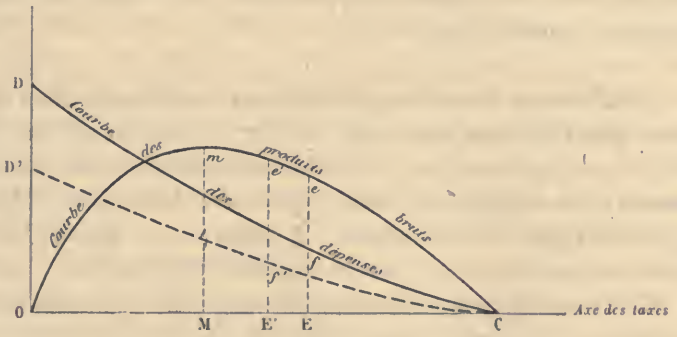
Lorsque la taxe augmente, le tonnage diminue ; mais le produit s'accroît d'abord jusqu'à un maximum, au delà duquel il décroît.

Pour une taxe prohibitive *OC*, la circulation s'éteint et il n'y a plus de recette.

Entre les deux limites extrêmes, un produit brut déterminé $Aa = Bb$. peut être fourni par les deux taxes *OA* et *OB*. La seconde, c'est-à-dire la plus élevée, étant celle qui donne le moindre tonnage et par suite les moindres frais d'exploitation, doit être choisie de préférence par la Compagnie.

4° La progression du produit net est loin de suivre celle du produit brut.

La courbe figurative des dépenses peut être en effet considérée comme affectant la forme *CD*.



Nulle pour une taxe prohibitive, la dépense d'exploitation serait au contraire très grande pour une taxe nulle, puisque le tonnage atteindrait alors son maximum d'intensité.

La Compagnie est intéressée à appliquer la taxe qui lui assure le maximum de produit net, c'est-à-dire la taxe *OE*, correspondant au parallélisme des deux courbes des produits bruts et des dépenses et à leur maximum d'espacement.

Cette taxe est supérieure à celle qui donne le produit brut maximum.

Il est toutefois un point sur lequel l'harmonie s'établit entre l'intérêt du public et celui de l'exploitant : nous voulons parler des économies sur les frais d'exploitation. Si la Compagnie parvient à substituer la courbe *D'C* de dépenses à la courbe *DC*, la taxe correspondant au maximum de

produit net diminue. Le public bénéficie de la différence $E'E$. De son côté, la Compagnie recueille un produit net plus considérable.

En pratique, les considérations précédentes perdent certainement beaucoup de leur importance. Les limites imposées aux taxes par les cahiers des charges, le droit de contrôle et l'homologation réservés au Ministre, l'influence de l'opinion publique, les entraves légales ou effectives apportées au relèvement des tarifs, sont autant de causes qui entraînent invinciblement les Compagnies dans la voie des abaissements progressifs.

Cependant, il n'en est pas moins vrai que l'intérêt du public et celui des Compagnies sont loin d'être d'accord dans tous les cas.

De ce qu'avec un système de tarification déterminé, une ligne a un produit net d'autant plus élevé que son tonnage est plus considérable, on ne peut conclure que la Compagnie soit intéressée à modifier ses tarifs pour activer la circulation. C'est cette déduction illogique qui a conduit certains écrivains à formuler la proposition sur le mérite de laquelle nous venons de nous expliquer.

7. Différence entre l'exploitation par les Compagnies et l'exploitation par l'État au point de vue de l'abaissement des taxes. — Nous ne reviendrons pas sur les développements dans lesquels nous sommes entré au sujet du choix à faire entre l'exploitation par l'État et l'exploitation par les Compagnies. La question a été traitée, avec tous le détails nécessaires, dans le tome Ier, page 541 et suivantes.

Nous nous contenterons de rappeler que l'un des arguments principaux invoqués en faveur de l'exploitation par l'État est tiré des facilités plus grandes pour l'abaissement des taxes. Les Compagnies n'ayant, pour faire le service de leurs capitaux, d'autres ressources que le produit net de leur exploitation sont obligées de maintenir ce produit à un niveau suffisamment élevé.

L'État, au contraire, peut faire certains sacrifices sur la recette des chemins de fer, si ces sacrifices doivent aboutir à un accroissement sensible du mouvement des affaires et de la richesse publique; la recette qu'il perd d'un côté peut lui revenir indirectement et avec usure par l'augmentation du rendement des impôts.

Le côté commercial de l'exploitation des chemins de fer prédomine inévitablement dans les conseils des Compagnies. L'État se préoccupe davantage du rôle supérieur des voies ferrées dans la vie sociale du pays.

Il est juste d'ajouter que, si cette différence constitue l'un des avantages de l'exploitation par l'État, elle en est aussi l'un des écueils. Les

Pouvoirs publics sont exposés à des illusions sur les conséquences indirectes des abaissements de taxes : ces conséquences sont tellement aléatoires et dépendent d'éléments d'appréciation si divers qu'elles échappent à toute supputation précise. Les considérations politiques peuvent aussi, dans certaines circonstances, peser d'un trop grand poids sur les déterminations des Chambres ou du Cabinet. L'équilibre du budget court des risques. Le législateur et le Gouvernement peuvent se laisser entraîner trop loin dans la voie du socialisme d'État et faire peser trop lourdement sur l'ensemble des contribuables des services dont ils sont loin de profiter dans la même mesure.

Tels sont les arguments favorables ou contraires à l'exploitation par l'État, que nous avons antérieurement relatés et discutés et que nous nous bornons à rappeler ici pour mémoire.

8. **Étude sur les abaissements des tarifs du réseau de l'État Belge.** — Ces principes posés, voyons quelles ont été les conséquences des abaissements de tarifs réalisés par l'État Belge. L'étude en est particulièrement intéressante, parce que la taxe moyenne par kilomètre est notablement moindre en Belgique qu'en France : pendant la période décennale de 1872 à 1881, cette taxe a oscillé entre 4 c. 06 et 3 c. 72, tandis que, chez nous, elle variait entre 5 c. 31 et 4 c. 99.

Avant 1860, les prix étaient proportionnels à la distance, sauf l'addition de certains frais fixes par tonne. En dernier lieu, les taxes étaient les suivantes pour les grosses marchandises :

— Frais fixes par tonne (non compris l'enregistrement, le chargement et le déchargement, la prise et la remise à domicile)	50 cent.
— Taxe par lieue de 5 km., pour les marchandises de la 1re classe (objets fragiles, soieries, tableaux, vins, articles encombrants et d'un transport difficile et dangereux, etc.)	50 cent.
— Taxe par lieue, pour les marchandises de la 2e classe (objets non compris dans la 1re ni dans la 3e classe)	40 cent.
— Taxe par lieue pour les marchandises de la 3e classe (houilles, minerais, fontes, pavés, pierres de taille, céréales, engrais, terres, briques, tuiles, etc.)	30 cent.

Un arrêté ministériel du 25 décembre 1860 porta les frais fixes à 1 fr., mais substitua en même temps au tarif proportionnel de la 3e classe un tarif différentiel, dont les bases étaient les suivantes :

Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	30 cent.
De 16 à 31 lieues, taxe par lieue	5 cent.
Pour la 32e lieue	10 cent.
Pour chacune des lieues suivantes	20 cent.

Les marchandises appelées à bénéficier de ce tarif étaient les briquettes de charbon, la chaux en vrac, le coke, les fontes brutes, la houille, les

moellons et les pavés. Il y avait un abaissement sensible pour les grandes distances (à partir de 21 lieues).

Le 7 décembre 1861, un nouvel arrêté soumit au même régime les briques, la castine, les cendres de forge, les engrais communs, les fers ébauchés bruts, les fumiers, la limaille et la mitraille de fer ou de fonte, les minerais, les pierres brutes, le sable, le spath en pierres et la terre en vrac ; les frais fixes par tonne furent réduits de 50 centimes, pour les marchandises expédiées en service mixte.

Ces réformes ayant produit de bons résultats, un tarif différentiel fut mis en vigueur sur les bases que voici, pour les marchandies de la 2e classe :

Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	40 cent.
De 16 à 27 lieues, taxe par lieue	10 cent.
Pour la 28e lieue	20 cent.
Pour chaque lieue au delà de la 28e	30 cent.

La classification fut modifiée en 1864. Une 4e classe fut instituée pour les marchandises pondéreuses, notamment pour les combustibles minéraux, les minerais, les principaux matériaux de construction.

Les tarifs furent en même temps réglés comme il suit :

— Taxe proportionnelle par lieue pour les marchandises de la 1re classe	50 cent.
— Taxe différentielle pour les marchandises de la 2e classe :	
Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	40 cent.
Pour chaque lieue au delà de la 15e	10 cent.
— Taxe différentielle pour les marchandises de la 3e classe :	
Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	30 cent.
Pour chaque lieue au delà de la 15e	5 cent.
— Taxe différentielle pour les marchandises de la 4e classe :	
Jusqu'à 10 lieues, taxe par lieue	20 cent.
De 11 à 15 lieues, taxe par lieue	15 cent.
Pour chaque lieue au delà de la 15e	5 cent.

Enfin, des arrêtés du 2 et du 25 janvier 1868 étendirent la différentiation à la 1re classe et remanièrent ainsi le tarif :

1re classe.	— Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	50 cent.
—	De 16 à 30 lieues, taxe par lieue	40 cent.
—	De 31 à 40 lieues, taxe par lieue	30 cent.
—	Pour chaque lieue au delà de 40 lieues	20 cent.
2e classe.	— Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	40 cent.
—	De 16 à 25 lieues, taxe par lieue	20 cent.
—	Pour chaque lieue au delà de 25 lieues	10 cent.
3e classe.	— Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	30 cent.
—	De 16 à 20 lieues, taxe par lieue	15 cent.
—	De 21 à 25 lieues, taxe par lieue	15 cent.
—	Pour chaque lieue au delà de 25 lieues	5 cent.
4e classe.	— Jusqu'à 15 lieues, taxe par lieue	20 cent.
—	De 16 à 20 lieues, taxe par lieue	10 cent.
—	Pour chaque lieue au delà de 20 lieues	5 cent.

C'est ce tarif qui est encore en vigueur.

Les minima de tonnage sont de 400 kilog. pour la 1re classe, de

5 000 kilog. pour la 2e et la 3e classe, et de 10 000 kilog. pour la 4e classe.

Les tarifs spéciaux ont d'ailleurs reçu un très grand développement.

Le tableau suivant permet de mettre en parallèle les taxes de 1859 et celles de 1868. Nous y avons, en outre, porté, à titre de renseignement, les taxes du réseau Nord français.

Nous avons laissé de côté, de part et d'autre, les frais accessoires qui sont fixés en Belgique à 1 fr. par tonne et en France au même chiffre, pour les expéditions par wagon complet, et à 1 fr. 50 pour les expéditions sans condition de tonnage.

Les tarifs 2, 3 et 4 de l'État Belge imposant un tonnage minimum de 5 000 à 10 000 kilog., nous avons dû en rapprocher, non les tarifs généraux, mais les tarifs spéciaux du Nord français.

Il nous a d'ailleurs paru utile de relater, pour certaines marchandises, le tarif spécial belge correspondant.

	25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	250 km.	300 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1. *Blés par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	2,50	4,00	5,50	7,00	10,00	13,00	16,00	19,00
Tarif belge de 1868	2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7,50	8,00	8,50
Tarif actuel du Nord (1)	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	10,65	11,75
2. *Vins en fûts sans condition de tonnage*								
Tarif belge de 1859	3,50	6,00	8,50	11,00	16,00	21,00	26,00	31,00
Tarif belge de 1868	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	19,50	21,50
Tarif actuel du Nord	3,00	6,00	9,00	12,00	17,50	23,00	28,00	33,00
3. *Vins en fûts avec condition de tonnage*								
Tarif spécial belge (importation par 5.000 kg.)	3,25	5,50	7,75	9,25	12,00	14,00	15,50	17,00
Tarif actuel du Nord (par expédition de 4.000 kg.)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,00	18,00	21,00	24,00
4. *Bières en fûts par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	3,00	5,00	7,00	9,00	13,00	17,00	21,00	25,00
Tarif belge de 1868	3,00	5,00	7,00	8,00	9,50	10,50	11,50	12,50
Tarif actuel du Nord	2,00	4,00	6,00	8,00	11,00	14,00	16,00	18,00

(1) Le tarif spécial des blés pour le Nord n'impose pas la condition du wagon complet.

	25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	250 km.	300 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
5. *Combustibles minéraux par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	2,50	4,00	5,50	7,00	10,00	13,00	16,00	19,00
Tarif belge de 1868	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50
Tarif actuel du Nord (houille et coke par 5.000 kg.)	1,50	3,00	4,00	5,00	6,50	8,00	9,00	10,00
Tarif actuel du Nord (coke par 10.000 kg.)	1,25	2,50	3,50	4,50	5,75	7,00	7,75	8,50
Tarif spécial belge par expédition de 100 tonnes à l'exportation	»	»	»	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00
6. *Minerais de fer par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	2,50	4,00	5,50	7,00	10,00	13,00	16,00	19,00
Tarif belge de 1868	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50
Tarif actuel du Nord (par expédition de 10.000 kg.)	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	6,65	7,40
7. *Moellons, pierres de taille brutes, sable, cailloux, pierres cassées, briques, par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	2,50	4,00	5,50	7,00	10,00	13,00	16,00	19,00
Tarif belge de 1868	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50
Tarif actuel de la Cie du Nord (1) — Pierres de tailles brutes	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	10,65	11,75
Tarif actuel de la Cie du Nord (1) — Moellons et briques	1,25	2,50	3,50	4,50	5,75	7,00	7,75	8,50
Tarif actuel de la Cie du Nord (1) — Pierres cassées, sable, cailloux	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	6,65	7,40
8. *Engrais et amendements communs par wagon complet*								
Tarif belge de 1859	2,58	4,00	5,50	7,00	10,00	13,00	16,00	19,00
Tarif belge de 1868	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50
Tarif actuel de la Cie du Nord	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	6,65	7,04

Ces quelques exemples montrent combien les abaissements réalisés de 1859 à 1868 ont été considérables, surtout pour les grandes distances.

Incidemment, nous faisons observer, sauf à y revenir plus tard, que les tarifs actuels du Nord sont généralement inférieurs à ceux de l'État Belge pour les petits parcours, mais supérieurs pour les longs parcours.

Voyons maintenant quelles ont été les variations du tonnage, de la recette brute et du produit net sur les chemins de fer de l'État Belge,

(1) Par wagon de 10.000 kg. : il y a deux prix, l'un pour les expéditions de 5.000 kg. et l'autre pour les expéditions de 10.000 kg.

pour essayer d'en tirer quelques conclusions au sujet des conséquences qu'ont eues les réformes successives apportées à la tarification des marchandises.

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE	NOMBRE MOYEN DE TONNES EXPÉDIÉES par kilomètre (grosses marchandises)	RECETTE BRUTE KILOMÉTRIQUE	RECETTE BRUTE KILOMÉTRIQUE
	km.	tonnes	fr.	fr.
1856	713	3.580	34.650	14.120
1857	745	3.740	34.360	15.330
1858	746	4.280	36.700	16.540
1859	746	4.440	37.770	17.970
1860	747	4.920	39.740	20.510
1861	749	5.480	45.040	24.440
1862	749	5.710	43.610	23.560
1863	749	5.980	45.390	22.830
1864	749	7.020	48.480	24.550
1865	749	7.875	51.300	25.310
1866	790	8.270	48.590	20.790
1867	863	7.570	46.540	17.970
1868	863	7.700	48.650	20.100
1869	863	8.230	50.415	22.370
1870	869	8.760	52.220	22.710
1871	1.422	7.730	47.100	22.305
1872	1.470	8.900	47.510	18.680
1873	1.879	8.570	45.855	12.245
1874	1.929	8.250	45.250	13.980
1875	1.966	7.200	45.420	15.165
1876	2.053	6.990	44.145	16.340
1877	2.145	6.680	42.150	16.100
1878	2.441	6.380	39.240	15.520
1879	2.553	6.710	39.240	15.990
1880	2.702	6.960	42.140	16.930
1881	2.841	6.990	39.950	14.570
1882	2.975	7.210	40.120	15.060
1883	3.045	7.140	40.050	15.920
1884	3.100	6.880	38.770	15.620
1885	3.144	6.420	38.100	15.855

Si l'on recherche plus particulièrement quelle a été la recette kilométrique pour les grosses marchandises, on trouve les chiffres suivants :

ANNÉES	RECETTES	ANNÉES	RECETTES	ANNÉES	RECETTES	ANNÉES	RECETTES
	fr.		fr.		fr.		fr.
1860	20.035	1869	23.990	1875	25.410	1881	23.110
1864	24.100	1870	25.470	1876	24.810	1882	23.050
1865	24.850	1871	24.340	1877	23.710	1883	22.740
1866	25.020	1872	26.240	1878	22.220	1884	21.660
1867	22.670	1873	26.970	1879	23.030	1885	20.640
1868	23.800	1874	25.400	1880	23.840		

Il ne sera pas sans intérêt de rapprocher encore de ces chiffres les données principales de la statistique pour les chemins de fer d'intérêt général français.

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE	NOMBRE MOYEN de TONNES EXPÉDIÉES par kilomètre	RECETTE BRUTE kilométrique totale	RECETTE BRUTE KILOMÉTRIQUE de la petite vitesse	PRODUIT NET KILOMÉTRIQUE
	km.		fr.	fr.	fr.
1856	5.852	»	52.160	25.270 (1)	29.290
1858	8.094	»	42.780	22.280 (1)	23.590
1860	9.167	»	45.630	24.930 (1)	25.135
1862	10.522	»	46.800	26.040 (1)	25.060
1864	12.362	»	44.000	24.240 (1)	23.280
1866	13.915	2.685	44.800	25.090	23.940
1868	15.855	2.675	43.390	24.160	22.620
1870	15.541	2.380	40.790	19.990	20.606
1872	17.438	3.060	45.420	26.170	22.770
1874	18.741	3.020	43.620	25.265	20.860
1876	20.034	3.090	41.240	25.135	21.550
1878	21.435	2.940	43.440	23.390	21.320
1880	23.089	3.500	45.940	26.690	22.620
1882	25.576	3.470	42.990	24.950	20.810
1883	26.692	3.340	41.400	23.740	19.070
1884	28.722	2.800	39.830	21.540	17.020

Il est assez difficile de tirer des conclusions précises des tableaux précédents. Les modifications survenues dans la constitution du réseau d'État Belge, les circonstances de toute nature qui influent sur le trafic, l'action des remaniements successifs opérés dans les tarifs de voyageurs, les différences des chemins belges et des chemins français, au point de vue des origines, de la structure et des éléments de recette, jettent beaucoup d'incertitude sur les déductions que l'on peut être tenté de formuler.

(1) Y compris les annexes.

Aussi est-ce sous toutes réserves que nous constatons et apprécions les faits suivants.

Les changements apportés, de 1860 à 1868, à la tarification des grosses marchandises n'ont pas eu de résultats aussi considérables qu'on l'a parfois soutenu. Cela tient à ce qu'en Belgique la distance moyenne de transport est faible et que les abaissements ont porté sur les longs parcours.

Cependant il paraît certain que ces changements ont imprimé une impulsion réelle à la circulation et contribué, dans une large mesure, à l'accroissement du tonnage.

Malgré les pertes causées par l'adoption de tarifs trop réduits pour les voyageurs de 1866 à 1871, la recette brute kilométrique totale a pu s'élever, dans la période de 1860 à 1870, de 40 000 fr. à 52 000 fr., c'est-à-dire augmenter de 30 °/₀, tandis qu'en France au contraire elle subissait une diminution.

La recette spéciale aux grosses marchandises s'est accrue de plus de 25 °/₀, tandis qu'en France elle restait à peu près stationnaire.

Le produit net lui-même est resté à peu près constant, alors qu'en France il se réduisait sensiblement.

Les réformes opérées de 1860 à 1868 peuvent donc être considérées comme ayant été heureusement conçues ; l'Administration belge doit se féliciter de les avoir accomplies.

Avant de terminer cette étude, nous devons appeler l'attention sur les observations que voici :

1° L'écart entre la taxe kilométrique moyenne du réseau d'État Belge et celle des chemins de fer français s'explique en grande partie par la proportion beaucoup plus grande des transports de matières pondéreuses. En Belgique, ces transports représentent à peu près 70 °/₀ du mouvement général : ils sont loin d'atteindre un chiffre aussi élevé sur le réseau français.

2° La distance moyenne de parcours étant faible (50 km. environ), les abaissements produits par la différentiation de la base ne s'appliquent qu'à une quote-part relativement minime de trafic.

Dans l'une de ses dernières publications, M. Loysel indique que, de 1865 à 1874, le dixième seulement des matières pondéreuses a été transporté à plus de 80 kilomètres. Cette quote-part paraît toutefois dépasser maintenant 20 °/₀.

3° En aucun cas, les Compagnies françaises, dont le réseau est beaucoup plus étendu, n'auraient pu admettre une différentiation aussi rapide que

l'Administration belge; elles auraient déprimé à l'excès leurs taxes pour les grandes distances.

4° On a dit quelquefois que le prix de revient du kilomètre de chemin de fer en Belgique était inférieur au prix correspondant en France et que, dès lors, l'Administration belge pouvait appliquer des tarifs moindres.

Il n'en est rien. D'après les statistiques officielles, l'État Belge avait dépensé plus de 430 000 francs par kilomètre à la fin de 1885, y compris le matériel de traction et de transport. En France, la dépense moyenne à la charge des Compagnies n'est que de 320 000 francs.

9. **Résultats des réformes de 1880 et 1881 sur le réseau d'État français.** — Lorsque le réseau d'État français a été institué, les tarifs appliqués par les anciennes Compagnies présentaient des différences notables.

L'Administration devait unifier ces tarifs. Elle a profité de la circonstance pour diminuer notablement les prix.

Nous avons précédemment indiqué les bases des nouvelles taxes.

Les marchandises sont divisées en six séries; les tarifs généraux correspondants sont du système différentiel à base décroissante. Les bases initiales sont de 16, 14, 12, 10, 9 et 8 centimes ; à 300 kilomètres et au delà, les bases rapportées à la longueur totale du parcours sont de 13, 11, 10, 8, 5 et 4 centimes.

Des tarifs spéciaux de même forme s'appliquent à un grand nombre de marchandises.

La mise en vigueur de la tarification nouvelle remonte à 1880 et 1881.

Pour se rendre compte des résultats obtenus, l'Administration des chemins de fer de l'État a fait, sur les lignes ouvertes avant le 1er janvier 1880, des recherches statistiques dont les principaux résultats sont consignés dans le tableau suivant:

	1879	1880	1881	1882	1883
	c.	c.	c.	c.	c.
Taxe kilométrique moyenne par tonne.....	7,89	7,47	5,88	5,30	5,40
	t.	t.	t.	t.	t.
Nombre de tonnes de marchandises ramené à la distance entière.....	60.336	70.080	89.859	107.240	112.624
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Recette kilométrique du trafic-marchandises ...	4.762	5.237	5.287	5.686	6.086
Produit net kilométrique (voyageurs, marchandises et produits divers).....	2.022	1.868	2.037	1.909	2.317

Ainsi : 1° la taxe kilométrique moyenne a été réduite dans la proportion suivante :

Année	1881	comparée à l'année 1879,	25 %
—	1882	—	33 %
—	1883	—	32 %.

2° Le tonnage, ramené à la distance entière, s'est accru :

Pour l'année	1881	comparée à l'année 1879,	de 40 %
—	1882	—	78 %
—	1883	—	87 %.

Pendant la même période, l'accroissement moyen pour l'ancien réseau des grandes Compagnies, c'est-à-dire pour la partie du réseau national dont la structure s'est le moins modifiée, était le suivant :

Année	1881	comparée à l'année 1879,	12 %
—	1882	—	11 %
—	1883	—	8 %.

Pour l'ancien réseau de la Compagnie d'Orléans, il était respectivement de 12, 16 et 11 %.

On ne saurait donc contester l'influence considérable des nouveaux tarifs sur le développement de la circulation dans l'étendue du réseau d'État. Sans doute, ce réseau a reçu des affluents dont il était auparavant dépourvu; l'achèvement progressif des lignes dont il se composait est venu améliorer sa structure, si imparfaite au début; le peu de temps écoulé depuis son ouverture à l'exploitation donnait de l'élasticité à son trafic. Mais des causes analogues agissaient, quoique à un degré moindre, sur l'ancien réseau des grandes Compagnies.

3° Il convient, d'ailleurs, de remarquer que les tarifs généraux ont été mis en vigueur le 15 juillet 1880 et le tarif spécial P. V. n° 2 (le plus important de tous) le 26 octobre de la même année, et que l'effet de ces tarifs, tout en se faisant sentir surtout en 1881, a seulement été complet en 1882.

4° L'abaissement de la taxe kilométrique ayant été proportionnellement moindre que l'accroissement du tonnage, la recette brute a dû s'élever. Les chiffres du tableau précédent font, en effet, ressortir les augmentations suivantes :

Année	1881	comparée à l'année 1879,	11 %
—	1882	—	19 %
—	1883	—	28 %.

Pendant la même période, l'accroissement moyen pour l'ancien réseau des grandes Compagnies était le suivant :

Année	1881	comparée à l'année 1879,	12 °/₀
—	1882	—	11 °/₀
—	1883	—	5 °/₀.

La Compagnie d'Orléans ne gagnait que 11 °/₀, de 1879 à 1881 ; 12 °/₀ de 1879 à 1882 ; 9 °/₀, de 1879 à 1883.

5° Quant au produit net kilométrique du réseau d'État, il s'est légèrement affaissé de 1879 à 1882, puis s'est relevé de 11 °/₀ environ en 1883.

Durant la même période, le produit net moyen de l'ancien réseau des grandes Compagnies s'était accru respectivement de 15 °/₀ pour l'année 1881 comparée à l'année 1879, et de 9 °/₀ pour l'année 1882 ; il avait perdu 3 °/₀ pour l'année 1883. La Compagnie d'Orléans avait gagné, en 1883, 16 °/₀ sur son ancien réseau et 40 °/₀ sur le nouveau.

Tout en pensant que certains tarifs ont été un peu trop abaissés, nous croyons pouvoir déduire des rapprochements qui précèdent que, dans son ensemble, la réforme de la tarification de petite vitesse sur le réseau d'État a produit des résultats salutaires.

Sans atteindre le produit net, elle a fait bénéficier le public de sommes considérables, qui ne se sont pas élevées à moins de 1 000 francs par kilomètre en 1880, 2 800 francs en 1881, 3 850 francs en 1882 et 4 050 francs en 1883, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

10. Résultats des réformes postales. Renvoi à un chapitre précédent. — En faveur de l'abaissement des taxes de petite vitesse, on a invoqué, comme pour les taxes de voyageurs, les résultats des réformes postales.

Nous avons étudié ces résultats dans un chapitre précédent, auquel le lecteur voudra bien se reporter (Voir page 200).

11. Conclusions. — En résumé, les tarifs applicables aux marchandises en petite vitesse sont encore suceptibles d'abaissements sensibles.

Ces abaissements doivent surtout porter sur les matières de peu de valeur et sur les objets indispensables à la vie.

Il convient de les réaliser par l'application de tarifs différentiels à base décroissante.

Les Compagnies viennent déjà de faire un grand pas dans cette voie. Lorsque la crise industrielle et commerciale aura pris fin, l'amélioration de

leurs recettes permettra sans doute de reprendre et de poursuivre l'œuvre des réductions.

Cette œuvre exige d'ailleurs une très grande prudence. On ne doit point oublier qu'aujourd'hui la recette brute des chemins de fer excède un milliard ; que la garantie d'intérêt figure au budget de 1887 pour une somme de 104 millions ; que l'État a déjà à servir une annuité de 65 millions, représentative de subventions ou d'avances antérieures de garantie ; qu'il a en outre dépensé directement ou versé entre les mains des Compagnies un capital de 3 milliards. Une situation si chargée commande pour l'État, comme pour les Compagnies, une extrême réserve et interdit les expériences trop aléatoires. Des essais imprudents seraient d'autant plus dangereux qu'une fois les taxes abaissées, il est sinon impossible, du moins très difficile de les relever.

12. Observations sur le relèvement éventuel des taxes. Renvoi à un chapitre précédent. — Des auteurs compétents ont prévu l'éventualité du relèvement des taxes de petite vitesse. Nous ne pouvons que renvoyer, sur ce point, aux appréciations de la page 204.

CHAPITRE VII

TARIFS ALLEMANDS POUR LES MARCHANDISES

§ 1. — HISTORIQUE SOMMAIRE
DE LA TARIFICATION ALLEMANDE

1. Période antérieure à 1870. — Les tarifs de chemins de fer en Allemagne ont été établis, à l'origine, suivant des principes analogues à ceux qui prévalaient dans la plupart des autres pays; les éléments essentiels de la fixation des taxes étaient la rapidité du transport, le poids de la marchandise, son volume, sa valeur, son conditionnement et l'étendue des risques encourus par le transporteur.

D'abord très simple, la tarification s'était peu à peu compliquée par l'addition progressive de prix nouveaux, créés au jour le jour pour satisfaire à des besoins nouveaux. Cette complication, augmentée encore par le morcellement du réseau, ne tarda pas à provoquer des plaintes très vives de la part du public.

Les Administrations de chemins de fer, dont les transports communs avaient de l'importance, durent constituer entre elles des *Unions de trafic*, pour faciliter ces transports en multipliant les tarifs communs et en unifiant la tarification, du moins pour une partie des marchandises.

L'Union des chemins de fer du Sud de l'Allemagne et celle des chemins de l'Allemagne du Nord admirent chacune une classification qui comprenait:

Une classe pour la messagerie;
Deux classes pour les expéditions partielles en petite vitesse;
Quatre classes de tarifs différentiels pour les expéditions de 5 tonnes au moins;
Trois tarifs spéciaux pour les expéditions par wagon complet de 10 tonnes.

Cette classification était basée, tout à la fois, sur la valeur des marchandises et sur le prix des expéditions. La répartition entre les diverses classes n'était pas tout à fait la même dans lesdeux Unions; mais, celle de l'Allemagne du Nord ayant été successivement adoptée par plusieurs

unions de trafic, les Administrations appartenant à ces associations formèrent entre elles une *Union des tarifs*, sans l'adhésion de laquelle aucune modification ne pouvait être apportée à la classification du trafic direct.

L'uniformisation ne devait en principe porter que sur les relations communes. Chaque Administration demeurait libre pour ses tarifs intérieurs. Mais, en fait, la solidarité intime qui existait entre les transports intérieurs et les transports communs ramena peu à peu la classification intérieure dans le cadre adopté par l'*Union des tarifs*.

2. Période postérieure à 1870. — Telle était la situation en 1870.

Après la guerre franco-allemande, le Gouvernement de l'Empire, ayant à réorganiser l'exploitation des lignes d'Alsace-Lorraine, y appliqua un système absolument nouveau, qui n'avait été expérimenté jusqu'alors que par la Direction des chemins de fer de Nassau, depuis 1867.

Ce système, dit *naturel*, consistait à faire complètement abstraction de la valeur de la marchandise et à ne plus tenir compte que de la rapidité du transport, du poids de l'expédition et du type de wagon employé au transport.

Le tarif se décomposait ainsi :

Messagerie;
Expéditions partielles de petite vitesse;
Expéditions en charge de wagon (d'au moins 5 tonnes), par wagon couvert;
Expéditions en charge de wagon (d'au moins 5 tonnes), par wagon découvert.

Certains produits déterminés jouissaient de taxes réduites pour leur transport par wagon découvert, lorsque l'expéditeur les remettait par chargement de 10 tonnes.

C'était une révolution complète dans les règles qui avaient toujours présidé à la tarification.

La mesure eut des adversaires déclarés. Mais elle eut des partisans chaleureux, qu'avaient séduits la simplicité du système et surtout l'abaissement de la taxe moyenne : en effet, le Gouvernement ayant à unifier les taxes, pour les marchandises de toute valeur, avait dû prendre pour régulateur des chiffres sensiblement moindres que les moyennes antérieures, sous peine de rendre impossible le déplacement de certaines marchandises et de porter un coup fatal à l'industrie et au commerce.

L'assemblée générale des délégués de l'Union allemande délibéra, en 1873, sur les avantages et les inconvénients du système naturel inauguré en Alsace-Lorraine. A l'exception des représentants de l'État prussien et de l'État hongrois, les membres de la conférence condamnèrent tous le nouveau type de tarification.

Cette conclusion était contraire aux vues du Chancelier, qui ne crut point devoir modifier ses décisions antérieures.

Les chemins Badois durent, pour des raisons de concurrence, se rallier, vers la fin de 1873, au système d'Alsace-Lorraine.

Peu de temps après, au commencement de 1874, les États de Wurtemberg et de Bavière introduisirent à leur tour un système mixte comportant les tarifs suivants :

Grande vitesse. —	I. Messagerie.	
Petite vitesse. —	II. Marchandises au colis (expéditions partielles).	
—	III. Classe A. — Expéditions de 5 tonnes au moins (wagon couvert).	
—	IV. Classe B. — Expéditions de 10 tonnes au moins (wagon couvert).	
—	V. Tarif spécial I	Expéditions de 10 tonnes (wagon découvert).
—	VI. Tarif spécial II	
—	VII. Tarif spécial III	

Ainsi, en 1874, trois systèmes étaient appliqués simultanément en Allemagne : celui de l'Alsace-Lorraine (en Alsace et dans le grand-duché de Bade), celui de la Bavière (en Bavière et dans le Wurtemberg), celui de l'Union des tarifs (dans le reste de l'Allemagne).

Sur ces entrefaites, les produits des chemins de fer allemands subirent une dépression profonde. Les administrations intéressées durent se mettre en instance pour le relèvement de leurs taxes. A la suite d'une enquête ordonnée par l'Office impérial des chemins de fer, le Gouvernement et le Conseil fédéral consentirent à un relèvement de 20 °/₀, sous la condition expresse de l'adoption d'un système uniforme de tarifs.

Après une tentative infructueuse des Administrations de chemins de fer pour déférer à cette injonction, le Conseil fédéral de l'Empire institua une Commission d'enquête, dont les conclusions incomplètes furent suivies d'études nouvelles de la part de l'Administration.

Ces études aboutirent au type de Dresde, peu différent de celui de Bavière et de Wurtemberg. Le Conseil fédéral l'admit comme base de la réforme, par décision du 14 décembre 1876.

Mais les grandes lignes de la tarification étaient seules arrêtées. Il fallut encore, pour en fixer les détails, une instruction longue et laborieuse et des négociations multiples avec le Ministère du commerce.

Enfin, un accord complet put s'établir sur un ensemble de tarifs, que nous allons maintenant étudier et discuter.

§ 2. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN GRANDE VITESSE

1. Tarifs en vigueur. — Si la classification des tarifs est uniforme pour toute l'Allemagne, il n'en est pas nécessairement de même des prix correspondants.

Le Gouvernement impérial a, en effet, réservé à chaque État la faculté de tenir compte des différences dans les conditions d'exploitation des diverses lignes. Toutefois, les divergences entre les tarifs des groupes dont se compose le réseau Allemand sont peu considérables.

a. Expéditions partielles. — Les expéditions partielles en grande vitesse sont transportées aux prix fixés par un barême. Ces prix se composent : 1° d'un élément fixe ; 2° d'un élément variable avec la distance.

Voici, à titre d'exemple, les taxes en vigueur par tonne de marchandise sur quelques groupes de lignes :

DÉSIGNATION DES GROUPES DE LIGNES	ÉLÉMENT FIXE	TAXE SUPPLÉMENTAIRE PAR KILOMÈTRE
Direction de Cologne (Rive gauche du Rhin).....	2 fr. 50	0 fr. 275, mais avec ressaut de 0 fr. 25 à la fin de chaque dizaine de kilomètres, jusqu'à 100 kilomètres inclus.
Chemins de l'État de Bavière.	3 fr.	0 fr. 2875 à toute distance.
Direction d'Elberfeld	Même tarif que la direction de Cologne.	

Le type de Cologne et d'Elberfeld peut être considéré comme le type le plus usuel. Il donne, pour les expéditions partielles, des taxes doubles de celles qui sont applicables aux mêmes expéditions en petite vitesse.

Lorsque l'Administration consent un transport par un train express, elle perçoit une taxe double de la taxe normale, c'est-à-dire quadruple de celle des expéditions partielles en petite vitesse, pour les lignes dont les tarifs sont conformes au type de Cologne et d'Elberfeld.

Les envois d'un poids inférieur à 30 kilogrammes sont taxés pour ce poids. Au-dessus de 30 kilogrammes, les coupures sont faites de 10 en 10 kg.

Le minimum de la taxe par expédition est de 0 fr. 65, chiffre porté à 1 fr. 35, lorsque le transport a lieu par train express.

Les prix comprennent les frais accessoires de chargement et de déchargement.

Les articles « lait, bière en fût, pain, fruits frais (sauf quelques exceptions) » et les vases à lait vides en retour, remis en petite vitesse, sont transportés par les trains de voyageurs aux prix simples de la petite vitesse, si l'Administration l'autorise et si les conditions de l'exploitation et de la marche des trains le permettent. Les poissons de mer frais, les poissons vivants en baquets ou en fûts, l'alevin, le fretin, le frai de poisson, remis en petite vitesse, sont transportés par les trains de voyageurs aux prix de la petite vitesse; s'ils sont remis en grande vitesse, leur transport s'effectue par trains express et rapides, à moins que, pour des raisons d'exploitation, l'emploi de ces trains ne soit interdit par l'Administration.

b. Expéditions par wagon complet. — Les expéditions en grande vitesse par wagon complet, sans distinction des articles, sont transportés au prix double de celui des wagons complets en petite vitesse.

2. Comparaison avec les tarifs français. — En France, les Compagnies transportent en grande vitesse les expéditions d'un poids inférieur à 40 kilogrammes, par coupures de 5 kg. jusqu'à 10 kg. et par coupures de 10 kg. au-dessus de 10 kg.

Toutefois nous n'insisterons pas sur cette différence entre le régime français et le régime allemand, parce que l'Administration des postes de l'Empire germanique a un tarif pour le transport des colis jusqu'à 50 kilogrammes (1).

Nous nous bornerons donc à établir un parallèle entre les tarifs des deux pays, pour les expéditions de plus de 40 kg., en prenant, pour la France, la Compagnie de l'Est comme terme de comparaison.

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Prix par tonne	Compagnie de l'Est (impôts et frais de manutention compris).....	12,75	23,75	45,75	89,75	131,55	179,90	207,9
	Directions de Cologne et d'Elberfeld.....	10,00	17,25	32,25	60,00	87,50	115,00	142,50
	Chemins d'État de Bavière.	12,25	17,375	31,75	60,50	88,25	118,00	146,75

(1) C'est un tarif par zones, gradué de kilogramme en kilogramme entre 5 et 50 kg.

Les prix Allemands sont sensiblement plus bas que les prix Français. Mais il ne faut pas perdre de vue que la Compagnie de l'Est a un certain nombre de tarifs spéciaux à prix réduit, notamment pour les articles suivants :

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Denrées par expédition de 50 kg. (y compris les frais de chargement et de déchargement).....	7,30 à 9,45	12,80 à 17,15	23,25 à 32,55	45,95 à 62,05	66,85 à 90,35	87,75 à 117,45	107,45 à 143,25
Lait par expédition de 50, 500 ou 2000 kg. (non compris les frais de chargement et de déchargement).	6,25 à 7,70	9,50 à 15,40	14 » à 30,80	19 » à 60,30	24 » à 88,60	29 » à 115,70	34 » à 141,50
Marchandises en général, avec délai allongé, de Paris à toutes les stations du réseau ou vice versa (y compris les frais de chargement et de déchargement).....	8,65	15,50	29,25	56,75	84,25	111,75	139,25

§ 3. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE

1. Classification des tarifs. — Les tarifs sont les suivants :

Expéditions partielles.

Classes générales de wagons complets.	TARIF A_1.	— Marchandises autres que celles qui sont dénommées dans les tarifs spéciaux ou exceptionnels (Par expédition de 5.000 kg. ou payant pour ce poids).
	TARIF *B*.	— Mêmes marchandises (Par expédition de 10 000 kg. ou payant pour ce poids).
Tarifs spéciaux.	TARIF A_2.	— Marchandises dénommées aux tarifs spéciaux (Par expédition de 5.000 kg. ou payant pour ce poids).
	TARIF I. TARIF II. TARIF III.	Marchandises dénommées (Par expédition de 10.000 kg. ou payant pour ce poids).

Tarifs exceptionnels applicables à certaines marchandises dénommées, tantôt sur toute l'étendue des lignes relevant de la même administration, tantôt pour des relations déterminées.

Parmi les marchandises dénommées aux tarifs spéciaux I, II et III, nous relevons notamment celles que voici :

a. *Tarif I.* — Acide sulfurique; alcool méthylique; alun; amidon sec; arachides; bois de construction appartenant à des essences qui ne font pas l'objet d'une exploitation régulière dans l'économie forestière et rurale du centre de l'Europe; bois ouvrés divers; céréales de toute espèce; chaudières; ciment de pierre; coton brut; crin végétal d'Afrique; déchets de laine; eaux minérales naturelles ou artificielles; farineux alimentaires; fécule de pommes de terre; fers et aciers et objets en fer et en acier, non spécialement désignés aux tarifs spéciaux II et III, y compris les machines et instruments de toute sorte, même s'il entre d'autres matières dans leur composition; glucose; graines et semences, en sacs ou en barils; harengs frais, salés; laines de toute sorte; légumes secs farineux; lessive de soude; malt; papier d'emballage; pierres lithographiques; résines; riz et farine de riz; sucres bruts de moins de 98 % de polarisation; sucres de toute espèce pour l'exportation; tôle de plomb et de zinc; verre (sauf certaines exceptions); vinaigre de bois.

b. *Tarif II.* — Acide muriatique; amidon humide; asphalte pur brut; bois divers, notamment bois en grume, sciés ou préparés par un procédé chimique, pourvu qu'ils ne fassent pas l'objet d'une exploitation régulière dans l'économie forestière et rurale dans le centre de l'Europe; bois ouvrés divers; chanvre; chiffons; drilles; cordages vieux; faïence; fers et aciers, tels que cornières, fers en T, en I ou en U; pièces de pont; rails et accessoires de la voie; fils de fer et d'acier; objets en grès; houblon; jute; liège; légumes de jardins et de champs, sauf exception; lin teillé; marbres ouvrés, non emballés; mélasse; noir animal; pâte d'alfa; pâte de bois; pâte de paille; pierres de taille; porcelaine; poterie non emballée ou destinée à l'exportation; pouzzolane; sirop de betteraves non purifié; son; terres à couleur; tourteaux et farine de tourteaux; verrerie creuse, non emballée ou destinée à l'exportation.

c. *Tarif III.* — Alfa; ardoises; asphalte comprimé; asphalte liquide, etc.; betteraves et pulpes de betterave; bois en grume divers, bois de mines; traverses de chemins de fer; charbon de bois; charbon de tourbe; chaux vive; ciment; coke et cendres de coke; créosote; crin des Alpes; crin des forêts; déchets de chiffons, de jute, de laine, de matières premières servant à la fabrication du papier, d'étoupes; écorces à tan; emballages ayant servi; engrais et amendements; fonte brute, vieux fer et acier; flegmes; fourrages verts; glace; goudron; gravier; houilles, cendres de houille et briquettes de houille; huiles minérales lourdes; kaolin; lignite; mâchefer; marcs et drèches; marnes; minerais bruts; pierres brutes; plâtre moulu; pommes de terre; sable; scories et laitiers; sel; tan et mottes de tan; terres ordinaires: tourbe; tuyaux en terre cuite ou ciment; zostère.

Le transport des marchandises appartenant aux classes A_1 et B a lieu en wagon couvert.

Celui des marchandises faisant l'objet des tarifs spéciaux a lieu en wagon découvert, sauf pour certains articles tels que les céréales, la chaux vive, le ciment, le coton brut, les engrais pouvant souffrir de la pluie, les farineux alimentaires, les fers et aciers travaillés, la glace, les graines et semences, le houblon, la laine, le lin, le malt, le papier d'emballage, la pâte d'alfa, la pâte de bois, le plâtre, les pommes de terre, le riz, le sel, le sucre, le tan, la tôle de fer, de fer blanc ou de zinc, la vannerie.

Toutefois l'Administration n'est tenue au transport de ces marchandises en wagon couvert que si la gare expéditrice en a de disponibles et si les prescriptions des règlements ne s'y opposent pas.

Quand l'expéditeur demande des wagons converts, pour les marchandises que l'Administration est autorisée à charger sur wagon découvert, la taxe est majorée de 10 %.

L'Administration loue des bâches, moyennant un prix qui, pour l'Alsace-Lorraine, est de 3 fr. 75 par section indivisible de 200 kilomètres.

Le chargement et le déchargement des marchandises sont effectués par l'Administration, pour les expéditions partielles; ils le sont par l'expéditeur et le destinataire, pour les expéditions par wagon complet de 5 ou 10 tonnes.

2. **Tarif des expéditions partielles.** — Les bases du tarif des expéditions partielles sont les suivantes:

DÉSIGNATION DES GROUPES DE LIGNES	ÉLÉMENT FIXE	TAXE SUPPLÉMENTAIRE PAR KILOMÈTRE
	fr.	
Direction d'Alsace-Lorraine.....	2,50	0 fr. 1375 à toute distance.
Directions de Cologne, d'Elberfeld, etc.	1,25	0 fr. 15 en moyenne jusqu'à 110 km. et 0 fr. 1375 au delà.
Chemins de l'État de Bavière.....	2,50	0 fr. 14375 à toute distance.

Les prix correspondants par tonne sont les suivants :

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.	1500 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Direction d'Alsace-Lorraine.....	6,00	9,40	16,25	30,00	43,75	57,50	»	»	»	»
Directions de Cologne, d'Elberfeld, etc...	5,00	8,65	16,15	30,00	43,75	57,50	71,25	105,65	140,00	208,75
Chemins de l'État de Bavière.....	6,15	9,75	16,90	31,25	45,65	60,00	74,40	»	»	»

3. **Tarif des classes générales par wagon complet et tarifs spéciaux.** — Les tarifs des classes générales par wagon complet et les tarifs spéciaux ont la même forme que ceux des expéditions partielles. En voici les bases, pour les groupes de lignes que nous avons déjà considérés :

DÉSIGNATION DES GROUPES DE LIGNES	ÉLÉMENT FIXE	TAXE SUPPLÉMENTAIRE PAR KILOMÈTRE			
	fr.	fr.		fr.	
DIRECTION D'ALSACE-LORRAINE.					
Classe A_1.....	2,50	0,08375 à toute distance.			
Classe B.....	1,50	0,075	—		
Tarif spécial A_2..	1,50	0,0625	—		
Tarif spécial I...	1,50	0,05625	—		
Tarif spécial II...	1,50	0,04375	—		
Tarif spécial III..	1,50	0,0275	—		
DIRECTIONS DE COLOGNE, D'ELBERFELD, ETC.					
Classe A_1.....	1,25	0,095 en moyenne jusqu'à 110 kilom. et 0,08375 au delà.			
Classe B.....	1,00	0,08	— 50 —	0,075	—
Tarif spécial A_2..	1,00	0,06725	— 110 —	0,0625	—
Tarif spécial I...	1,00	0,06125	— 110 —	0,05625	—
Tarif spécial II..	1,00	0,04865	— 110 —	0,04375	—
Tarif spécial III..	1,00	0,0354	— 60 —	0,0275	—
CHEMINS DE FER DE BAVIÈRE.					
Classe A_1.....	1,50	0,085 à toute distance.			
Classe B.....	1,50	0,075	—		
Tarif spécial A_2.	1,50	0,06875	—		
Tarif spécial I...	1,50	0,05625	—		
Tarif spécial II..	1,50	0,0425	—		
Tarif spécial III.	1,00	0,0325	—		

Les prix correspondants par tonne sont les suivants :

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.	1500 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
DIRECTION D'ALSACE-LORRAINE										
Classe A_1	4,65	6,75	10,90	19,25	27,65	36,00	»	»	»	»
Classe B	3,40	5,25	9,00	16,50	24,00	31,50	»	»	»	»
Tarif spécial A_2	3,15	4,65	7,75	14,00	20,25	26,50	»	»	»	»
Tarif spécial I	2,90	4,40	7,15	12,75	18,40	24,00	»	»	»	»
Tarif spécial II	2,65	3,75	5,90	10,25	14,65	19,00	»	»	»	
Tarif spécial III	2,40	3,15	4,25	7,00	9,75	12,50	»	»	»	»
DIRECTIONS DE COLOGNE, D'ELBERFELD, ETC.										
Classe A_1	3,60	6,00	10,75	19,25	27,65	36,00	44,40	65,40	86,25	128,15
Classe B	3,15	5,25	9,00	16,50	24,00	31,50	39,00	57,75	76,50	114,00
Tarif spécial A_2	2,75	4,25	7,40	14,00	20,25	26,50	32,75	48,40	64,00	95,25
Tarif spécial I	2,50	4,00	6,75	12,75	18,40	24,00	29,65	43,75	57,75	85,90
Tarif spécial II	2,25	3,40	5,50	10,25	14,65	19,00	23,40	34,40	45,25	67,15
Tarif spécial III	2,00	2,75	4,25	7,00	9,75	12,50	15,25	22,65	29,00	42,75
CHEMINS DE FER DE BAVIÈRE										
Classe A_1	3,65	5,75	10,00	18,50	27,00	35,50	44,00	52,50	»	»
Classe B	3,40	5,25	9,00	16,50	24,00	31,50	39,00	46,50	»	»
Tarif spécial A_2	3,25	5,00	8,40	15,25	22,65	29,00	35,90	42,75	»	»
Tarif spécial I	3,00	4,40	7,15	12,75	18,40	24,00	29,65	35,25	»	»
Tarif spécial II	2,65	3,65	5,75	10,00	14,25	18,50	22,75	27,00	»	»
Tarif spécial III	1,75	2,65	4,25	7,65	11,00	14,40	17,75	21,15	»	»

4. **Tarifs exceptionnels.** — Les Administrations de chemins de fer ont en outre, chacune, des tarifs exceptionnels pour le transport de certaines marchandises par 10 000 kg.

L'un de ces tarifs est pour ainsi dire de fondation, c'est celui des bois, sauf ceux qui sont dénommés au tarif spécial n° 1. Les autres varient avec les lignes auxquelles ils sont applicables.

Voici quelques exemples.

	ÉLÉMENT FIXE	TAXE KILOMÉTRIQUE
	fr.	
ALSACE-LORRAINE.		
Bois, à l'exception des espèces dénommées au tarif spécial I; pâte de bois.....	1,50	0 fr. 0375.
Houille, coke, briquettes, fonte brute, fer ou acier bruts, mitraille de fer ou d'acier, minerai de fer, pierres figurant au tarif spécial III (à destination des points frontières de l'Est).....	1,00	0 fr. 0325 (en moyenne).
Pierres figurant au tarif spécial III, scories, gravier et sable pour la construction et l'entretien des routes (jusqu'à 46 km).....	0,75	0 fr. 0375 (en moyenne).
DIRECTION DE COLOGNE.		
Bois d'Europe, etc.....	1,00	0 fr. 0425 jusqu'à 110 km. et 0 fr. 0375 au delà.
Houille, coke, briquettes, tourbe.....	0,75	0 fr 0375 — 80 — 0 fr. 0275 —
Minerais de fer, pyrites, etc.	0,75	0 fr. 04 — 50 — 0 fr. 025 —
Pierres pour empierrement des routes.....	»	Série de prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 03375 pour 190 km.
Basalte, quartz, cailloux, argile, etc.....	»	Série de prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 028 pour 232 km.
Pierre à chaux.....	»	Prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 051 pour 44 km.
Minerais de fer, pyrites, etc.	»	Prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 035 pour 120 km.
DIRECTION D'ELBERFELD.		
Bois d'Europe, etc.....	1,00	0 fr. 0425 jusqu'à 110 km. et 0 fr. 0375 au delà.
Houille, coke, briquettes, tourbe (jusqu'à 100 km.)..	0,75	0 fr. 035.
Minerais de fer, pyrites, etc.	»	Prix fermes à peu près conformes au barême de la direction de Cologne.
Pierres à chaux.....	»	Série de prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 0345 pour 141 km.
Pierres cassées, pierres de construction, pavés.....	»	Série de prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 031 pour 250 km.
Bois déterminés.....	»	Série de prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 03625 pour 188 km.
Pyrites.....	»	Prix fermes. Base moyenne descendant à 0 fr. 0326 pour 134 km.
CHEMINS DE BAVIÈRE.		
Bois d'Europe — Formule *a* pour des bois déterminés.....	1,50	0,0375
Bois d'Europe — Formule *b* pour des bois déterminés.....	1,00	0,03375
Houille, alcool en fûts, sable, scories, chaux, ciment, soude, etc.....	»	Série de prix fermes.

Dans les documents dont nous disposons, nous relevons encore les prix suivants :

Direction de Berlin. — Expéditions de 50 tonnes de houille ou de coke, d'un seul expéditeur à plusieurs destinataires : base descendant à 2 c. 5 pour 400 km.

Expéditions de 5 000 tonnes de houille ou de coke par année, au départ de certaines mines : base descendant à 2 c. 25 par 400 km.

Direction d'Alsace-Lorraine et autres. — Produits métallurgiques expédiés de diverses forges vers Brême, Bremerhafen, Hambourg et d'autres ports : base de 3 c. environ.

Direction de Berlin et autres. — Trois-six au départ de Berlin : bas descendant à 6 c. 8 vers 700 km.

Direction de Saxe et autres. — Importation de pétrole par les ports de Brême, Bremerhafen, Hambourg, etc. : base descendant à 5 c. 5 environ pour 700 km.

Exportation de sucre : base descendant à 4 c. pour 550 km.

5. **Appréciation du système allemand.** — Le système de tarification introduit en Allemagne à la fin de 1877 diffère sensiblement du système naturel expérimenté en Alsace après la guerre de 1870-1871.

En effet, tandis que, dans le système naturel, il n'était fait aucune distinction entre les différentes marchandises, qui étaient exclusivement taxées d'après leur poids et, quand elles étaient expédiées par chargement complet, d'après la nature du véhicule mis à la disposition de l'expéditeur, des tarifs dits spéciaux (1), à base réduite, existent, dans le système allemand, pour un assez grand nombre de marchandises. Sur ces tarifs spéciaux sont venus se greffer des tarifs dits exceptionnels, dont les uns applicables à toutes les relations et les autres applicables seulement aux transports entre des points déterminés.

Cependant la tarification actuelle présente encore deux caractères dominants, qui la distinguent profondément de la tarification française :

1° Pour les expéditions de moins de 5 tonnes, c'est-à-dire pour les expéditions dites partielles, l'unité de prix continue à subsister comme dans le système naturel d'Alsace-Lorraine.

1000 kilogrammes de soie n'acquittent pas une taxe plus élevée que 1000 kilogrammes de matières de la moindre valeur.

(1) Le mot « spécial » n'a pas ici le sens qui lui est généralement attribué en France. En effet, les tarifs allemands dits spéciaux ne diffèrent des tarifs généraux par chargement complet qu'en ce qu'ils sont exclusivement applicables à un certain nombre d'articles dénommés.

L'administration Allemande considère que le service rendu est le même et doit être assujetti à la même taxe, quelle que soit la marchandise, puisque les frais relatifs au personnel, au matériel et à la traction dépendent exclusivement du poids.

C'est un principe très simple, mais peu commercial et tout à fait contraire aux principes de l'économie politique. Lorsque nous avons exposé les controverses auxquelles a donné lieu la tarification française, nous avons dit que le service rendu est loin d'être en rapport avec les frais de transport; nous ne reviendrons pas sur les développements dans lesquels nous sommes entré à cet égard.

L'unité de taxe porte nécessairement atteinte au mouvement de la circulation. En effet, l'uniformisation ne pouvant, sans être ruineuse pour l'exploitant, se faire sur la base de la taxe la plus réduite, le tarif adopté est inévitablement supérieur à celui qui existait auparavant pour certaines marchandises de faible valeur. Parmi ces marchandises, il en est beaucoup dont le transport était subordonné à l'application d'un prix très réduit et qui, ne pouvant supporter le prix nouveau, cessent de se déplacer au grand détriment de l'industrie et du commerce. Quant aux marchandises de valeur, leur déplacement, beaucoup moins sensible aux variations de la taxe de transport, est loin d'augmenter dans une proportion suffisante pour compenser la diminution sur les autres marchandises. Les objets de prix reçoivent ainsi, au préjudice des autres objets, des faveurs dont l'exploitant ne recueille pas un bénéfice appréciable.

Au surplus, l'administration Allemande a elle-même reconnu les défauts de l'unité de prix pour toutes les marchandises, puisqu'elle a établi une classification en ce qui concerne les expéditions de 5 ou de 10 tonnes.

2° La tarification de l'Empire germanique repose essentiellement sur l'expédition par wagon complet, qui constitue en quelque sorte la règle, pour les marchandises de moyenne ou faible valeur.

Les véhicules sont mis à la disposition des expéditeurs, qui les chargent et les déchargent eux-mêmes.

Le rôle de l'Administration se réduit ainsi et se simplifie, puisqu'elle est déchargée, non seulement de la manutention, mais encore des responsabilités qui s'y attachent et du soin de réunir et de grouper les expéditions pour remplir convenablement ses wagons.

De plus, les envois ayant lieu par wagon complet pour la même destination, il n'y a plus de transbordement aux points de bifurcation ; tout se réduit à des manœuvres de composition et de décomposition des trains.

L'Administration est en droit de compter sur une meilleure utilisation

de la capacité de son matériel roulant. Si on consulte la statistique internationale de l'année 1882, on y relève les chiffres suivants pour la proportion entre la charge utile et la charge susceptible d'être portée par les wagons :

Allemagne		45 %
Autriche-Hongrie		45
Belgique		38
France	Nord	33
	Est	30
	Ouest	29
	Midi	35
Italie		38

Cette utilisation meilleure des véhicules, la simplification apportée aux opérations de transport, enfin la dispense, pour une grande partie des marchandises, des manipulations peu rémunératrices du chargement et du déchargement, doivent amener une légère réduction du rapport entre les dépenses et les recettes.

Tels sont les avantages principaux du système pour l'exploitant.

Quels sont ses avantages et ses inconvénients pour le public?

Il a un mérite incontestable, celui d'une grande simplicité. Toutefois cette simplicité s'atténue chaque jour : car la tarification était trop mathématique, elle était fondée sur des règles trop abstraites, pour se soustraire complètement à l'invasion des tarifs dits exceptionnels, non seulement sous forme de barèmes applicables à toutes les relations, mais encore sous forme de prix fermes.

Quant aux défauts, ils sont d'une extrême gravité.

Malgré les tarifs exceptionnels et les tarifs spéciaux institués pour des marchandises dénommées, les tarifs des classes générales A_1 et B restent encore applicables à un grand nombre de marchandises de valeurs très différentes et prêtent, par suite, à la même critique que le tarif des expéditions partielles.

D'autre part, les grands avantages de prix faits aux expéditions par wagon complet favorisent l'industrie du groupage; ils doivent la développer d'autant plus que les règlements d'exploitation prévoient et règlent explicitement la réunion d'articles différents pour constituer le chargement d'un wagon : « Il est permis de charger toutes sortes de marchan-« dises dans le même wagon, à moins que les prescriptions réglementaires « ne s'y opposent.... Les chargements complets peuvent donc être formés « avec les divers articles dénommés dans un seul et même tarif spécial,

« ou encore avec des marchandises des tarifs spéciaux et des marchandises « de toute sorte (classes A_1 et B). — Dans ces cas, on appliquera la taxe de « l'article ayant le prix le plus élevé du tarif, à moins que le poids de « chaque catégorie de marchandises ne soit déclaré et que les taxes appli- « quées séparément à chaque poids ne soient plus réduites. »

Quelques chiffres le démontreront mieux que des considérations théoriques. Une tonne de marchandises, par expédition partielle à 200 km., paie en Bavière 31 fr. 25. Quand elle est remise à un groupeur, elle ne paie plus que 18 fr. 50, si celui-ci la comprend dans une expédition de 5 tonnes, et 16 fr. 50, s'il la comprend dans une expédition de 10 tonnes. Le prix pourrait même descendre à 7 fr. 65, au cas où l'expéditeur pourrait bénéficier du tarif spécial III. On voit de quelle marge dispose le groupeur ; une partie de l'écart entre les prix reviendra à l'expéditeur; mais l'autre, probablement la plus forte, restera aux mains de l'intermédiaire.

Ainsi la taxe kilométrique moyenne accusée par les statistiques ne donne pas la mesure des sommes réellement acquittées par le public : à côté de ce qu'on voit, il y a ce qu'on ne voit pas.

L'emploi des groupeurs a d'ailleurs pour conséquence à peu près inévitable de retarder les transports; il faut, en effet, que l'intermédiaire ait le temps de réunir et de grouper convenablement les marchandises, avant de les charger sur wagon.

Cet inconvénient se manifeste surtout dans les centres peu importants de population, où les éléments de groupage font défaut, alors que dans les grandes villes le nombre des expéditions suffit pour permettre de réunir rapidement la charge d'un wagon et souvent de joindre des marchandises bénéficiant d'un tarif exceptionnel plus réduit.

A tous égards, la prédominance attribuée aux expéditions par wagon complet confère un véritable privilège aux grandes villes par rapport aux petites villes, à la grande industrie et au grand commerce par rapport à la petite industrie et au petit commerce.

Nous n'hésitons pas à considérer le système connu en Allemagne sous le nom de *système historique*, c'est-à-dire celui qui a prévalu en France, comme préférable dans son ensemble pour le public.

6. **Comparaison entre les prix francais et les prix allemands.** — Nous comparerons les prix de la Compagnie de l'Est et ceux de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, pour les expéditions partielles, ainsi que pour les expéditions d'un certain nombre de types de marchandises.

	PRIX PAR TONNE à						
	25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1° Expéditions partielles (frais de chargement, de déchargement et de gare compris).							
Alsace-Lorraine	6,00	9,40	12,90	16,25	30,00	43,75	57,50
Est — Tarif général	3,50 à 5,50	4,50 à 9.50	5,50 à 13,50	6,50 à 17,50	10,00 à 32,50	13,50 à 47,50	16,50 à 61,50
Est — Tarifs spéciaux — sans condition de tonnage	3,25 à 5,00	4,25 à 8,50	5,25 à 12,00	6,25 à 15,50	8,50 à 28,50	10.50 à 41,50	12,50 à 53,50
Est — Tarifs spéciaux — Pour certaines marchandises par 1.000 kg	2,50	3,25	3,90	4,50	6,50	8,50	10,50
2° Expéditions par wagon complet (non compris les frais accessoires).							
a. — CÉRÉALES							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	2,90	4,40	5,75	7,15	12,75	18,40	24,00
Est — Tarif spécial sans condition de tonnage.	2,00	3,25	4,25	5,25	9.25	11,75	14,25
b. — VINS EN FUTS							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	4,65	6,75	8,75	10,90	19,25	27,65	36,00
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	3,40	5,25	7,15	9,00	16,50	24,00	31,50
Est — Tarif spécial sans condition de tonnage.	2,50	5,00	7,50	10,00	19,00	28,00	36,00
c. — BIÈRES EN FUTS							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	4,65	6,75	8,75	10,90	19,25	27,65	36,00
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	3,40	5,25	7,15	9,00	16,50	24,00	31,50
Est — Tarif spécial sans condition de tonnage.	2,00	4,00	6,00	8,00	15,50	19,50	23,50
d. — POMMES DE TERRE							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	3,15	4.65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	2,40	3,15	4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
Est — Tarif spécial (en sacs, sans condition de tonnage, ou en vrac, par 5 tonnes)	2,00	3,25	4,25	5,25	9,25	11,75	14,25
e. — BETTERAVES							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	2,40	3,15	4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
Est — Tarif spécial par wagon de 5 tonnes	1,50	2,25	3,00	3,75	6,00	8,00	10,00
f. FOURRAGES SECS, PAILLE DE CÉRÉALES, ETC.							
Alsace-Lorraine — Par wagon de 5 tonnes	4,65	6,75	8,75	10.90	19,25	27,65	36,00
Alsace-Lorraine — — 10 tonnes	3,40	5,25	7,15	9,00	16,50	24,00	31,50
Est — Tarif spécial par wagon de 5 tonnes.	1,75	2,75	3,75	4,75	7,00	9,00	11,00

		PRIX PAR TONNE à						
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
g. — COMBUSTIBLES MINÉRAUX								
Alsace-Lorraine.	Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
	— 10 tonnes	2,00 à 2,40	2,75 à 3,15	3,65 à 4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
Est	Tarif spécial : houille par 10 tonnes et coke par 6 tonnes	1,75	2,75	3,75	4,75	7,00	9,00	11,00
h. — BOIS DE CHARPENTE, PLANCHES								
Alsace-Lorraine.	Bois sciés, carrés et méplats, tels que poutres, chevrons, voliges, madriers, planches (même rabotées et bouvetées), par wagon de 10 tonnes	2,50	3,40	4,40	5,25	9,00	12,75	16,50
	Autres bois, par wagon de 10 tonnes	2,40	3,15	4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
	Bois de toute nature, par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
Est	Tarif spécial, par wagon de 5 tonnes	1,75	2,75	3,75	4,75	7,00	9,00	11,00
i. — PIERRES, BRIQUES, SABLES, ETC.								
Alsace-Lorraine.	Pierres de taille grossièrement ébauchées, moellons, pavés, plâtre, chaux vive, sable, gravier, ardoises, par wagon de 10 tonnes	2,40	3,15	4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
	Pierre, sable et gravier pour empierrement, par wagon de 10 tonnes	1,625	3,15	4,00	4,25	7,00	9,75	12,50
	Les mêmes matériaux, par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
	Briques, tuiles, par wagon de 5 tonnes	4,65	6,75	8,75	10,90	19,25	27,65	36,00
	— — 10 tonnes	3,40	5,25	7,15	9,00	16,50	24,00	31,50
Est	Tarif spécial, par wagon de 5 tonnes	1,50	2,25	3,00	3,75	6,00	8,00	10,00
j. — MINERAIS DE FER ET FONTE BRUTE								
Alsace-Lorraine.	Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
	— 10 tonnes	2,00	2,75	3,65	4,25	7,00	9,75	12,50
Est	Minerai de fer, par wagon de 5 tonnes	1,00	1,75	2,40	3,00	5,00	7,00	9,00
	Fonte brute : tarif spécial sans condition de tonnage	1,75	2,75	3,75	4,75	7,00	9,00	11,00
k. — FERS DU COMMERCE, ACIER, CHARPENTES EN FER								
Alsace-Lorraine.	Fers et aciers façonnés ou marchands, tels que cornières, fers à T. à I, en U, fers plats, fers ronds; tôles même étamées; rails et accessoires de la voie; fils de fer et d'acier; pièces de pont et d'autres constructions; tuyaux en fonte, par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
	Mêmes marchandises, par wagon de 10 tonnes	2,65	3,75	4,75	5,90	10,25	14,65	19,00

		PRIX PAR TONNE à						
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
k. — FERS DU COMMERCE, ACIER, CHARPENTES EN FER (suite)								
Est	Fer en barres, acier en barres, cornières en fer et en acier, fers et aciers pour planchers, rails, éclisses et tirefonds, tôles de fer ou d'acier non ouvrées de plus de 2 m/m d'épaisseur : tarif spécial sans condition de tonnage	2,00	3,25	4,25	5,25	9,25	11,75	14,25
	Fer-blanc en feuilles, fer feuillard et tôle non ouvrée d'acier ou de fer jusqu'à 2 m/m ; pièces ajustées pour ponts ou charpentes : tarif spécial sans condition de tonnage	2,00	4,00	6,00	8.00	12,00	16,00	20,00
l. — COTON BRUT, LAINE, CHANVRE, LIN								
Alsace-Lorraine	Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14,00	20,25	26,50
	Coton brut et laine, par wagon de 10 tonnes	2.90	4,40	5,75	7,15	12,75	18,40	24,00
	Chanvre et lin, par wagon de 10 tonnes	2,65	3,75	4,75	5,90	10,25	14,65	19,00
Est	Coton brut (pas de tarif spécial intérieur)	»	»	»	»	»	»	»
	Laine brute ou en suint emballée ; chanvre brut emballé ; chanvre cardé ou peigné, emballé ; lin brut emballé ; lin cardé, peigné, teillé, emballé : tarif spécial sans condition de tonnage	2,50	5,00	7,50	10,00	19,00	28,00	36,00
	Laine cardée, lavée, peignée, emballée : tarif spécial sans condition de tonnage	2,75	5,50	8,25	11,00	21,00	31,00	40,00
	Chanvre et lin en tiges : tarif spécial par wagon de 5 tonnes	1,25	2,50	3,75	5,00	10,00	15,00	20,00
m. — FILS POUR TISSAGE								
Alsace-Lorraine	Par wagon de 5 tonnes	4,65	6,75	8,75	10,90	19,25	27,65	36,00
	— 10 tonnes	3,40	5,25	7,15	9,00	16,50	24,00	31,50
Est	Laine et coton filés : tarif spécial sans condition de tonnage	2,75	5,50	8,25	11,00	21,00	31,00	40,00
n. — ENGRAIS ET AMENDEMENTS								
Alsace-Lorraine	Par wagon de 5 tonnes	3,15	4,65	6,25	7,75	14.00	20,25	26,50
	— 10 tonnes	2,40	3,15	4,00	4,25	7.00	9.75	12,50
Est	Tarif spécial par wagon de 5 tonnes	1 à 1,50	1.75 à 2,25	2,40 à 3,00	3 à 3,75	5 à 6,00	7 à 8,00	9 à 10,00

Aux prix français indiqués dans la partie du tableau précédent qui concerne les tarifs allemands pour les expéditions de 5 ou de 10 tonnes, il y a lieu d'ajouter 0 fr. 70 ou 0 fr. 40 de frais de gare par tonne, suivant que le tarif ne comporte

pas de condition de tonnage ou que l'application en est au contraire subordonnée à une expédition de 5 000 kg. ou davantage.

En ayant égard à cette addition, on est conduit aux conclusions suivantes :

a. Pour les expéditions partielles, les tarifs français sont incontestablement plus avantageux que le tarif allemand.

b. Pour les expéditions qui, en Allemagne, se font par 5 000 ou par 10 000 kg., les tarifs français donnent des prix plus faibles :

1° que les tarifs allemands à 5 000 kg., en ce qui concerne presque toutes les marchandises sur lesquelles a porté la comparaison ;

2° que les tarifs allemands à 10 000 kg., en ce qui concerne les céréales, les bières en fûts, les betteraves, les fourrages secs et pailles, la plupart des bois de construction, les matériaux de construction (tels que pierres, sable, gravier, etc.), les minerais de fer, la plupart des produits de l'industrie métallurgique aux grandes distances, les engrais et amendements.

Ils donnent des prix plus élevés que les tarifs allemands à 10 000 kg., pour les vins en fûts, les pommes de terre, les tôles minces et les pièces de charpente en fer, la laine et les autres matières textiles, ainsi que les filés pour tissage.

On peut considérer comme à peu près équivalents dans leur ensemble les prix français et les prix allemands à 10 000 kg., pour les combustibles minéraux et la fonte brute.

Nos tarifs peuvent donc supporter avec avantage la parallèle avec ceux de nos voisins. Beaucoup d'entre eux ont en outre le très grand mérite d'être applicables sans condition de tonnage ; un très petit nombre seulement sont subordonnés à l'expédition par 10 tonnes.

Il faut, par suite, se prémunir contre la légende de la prétendue infériorité du taux des tarifs allemands comparés aux tarifs français, surtout après la réforme que notre tarification a déjà subie pour les quatre réseaux du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, et qui sera bientôt réalisée pour les deux autres réseaux concédés aux grandes Compagnies.

A la vérité, une objection se présente immédiatement à l'esprit. On se demande comment la taxe kilométrique moyenne est notablement plus basse en Allemagne qu'en France, si les tarifs ne sont pas moindres. Nous en donnerons l'explication dans le chapitre spécialement consacré à la comparaison des taxes moyennes des différents pays.

Dans tout ce qui précède, nous avons fait abstraction des tarifs communs, dont l'étude eût nécessité des développements excessifs : d'ailleurs,

notre but était surtout de donner une idée de la physionomie générale des tarifs allemands.

Nous avons également négligé les prix fermes et les barêmes applicables seulement à une partie des relations intérieures. Les prix fermes étant plus nombreux en France qu'en Allemagne et comportant tous une base réduite, leur examen n'eût fait que confirmer les conclusions précédemment formulées sur la valeur relative des deux tarifications.

---

§ 4. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX

1. Tarifs en vigueur. — *a.* ANIMAUX EN WAGON-ÉCURIE. — Les chevaux ou autres animaux, transportés en wagon-écurie, sont taxés à raison de:

0 fr. 375	par kilomètre,	pour une tête,	
0 50	—	pour deux têtes,	
0 625	—	pour trois têtes,	

non compris 1 fr. 25 par tête pour frais d'expédition.

Chaque tête en plus, chargée dans le même wagon, acquitte une taxe kilométrique de 0 fr. 125 par kilomètre, plus les frais d'expédition.

Le tarif est augmenté de 50 °/₀, si l'expéditeur demande que les animaux soient transportés par un train non spécialement affecté au transport des bestiaux.

Une réduction de 1/3 sur la taxe de transport est accordée aux chevaux de course et aux juments pur sang poulinières, dans des conditions déterminées.

Le chargement et le déchargement des animaux sont faits, dans tous les cas, par l'expéditeur et le destinataire.

Le minimum de perception par tête est de 3 fr. 75.

b. ANIMAUX PAR WAGON COMPLET ET ANIMAUX EXPÉDIÉS ISOLÉMENT DANS LES WAGONS AUTRES QUE LES WAGONS-ÉCURIES. — Pour les animaux transportés par wagon complet, la taxe est fixée au mètre carré.

En *Alsace-Lorraine*, les prix sont les suivants, par mètre carré:

		fr.
1° Élément fixe		0, 50
2° Élément variable :		
Taxe kilométrique	pour les chevaux	0, 0375
—	pour le gros bétail (animaux de l'espèce bovine, mulets, ânes, etc.)	0, 03125
—	pour le menu bétail (porcs, veaux, moutons, chèvres et oies) :	
	en wagon ordinaire	0, 025
	en wagon à plusieurs planchers	0, 03375

Il n'est pas fait de distinction entre les wagons couverts et les wagons découverts.

Si l'on charge du gros et du menu bétail dans le même wagon, la perception est opérée comme si le chargement était exclusivement composé de gros bétail.

Pour les têtes de bétail excédant un chargement complet ou pour les expéditions qui ne suffiraient pas à remplir un wagon, l'Administration

perçoit, soit pour la totalité du wagon, soit pour 9 mètres carrés, suivant que le nombre de têtes est supérieur ou inférieur au nombre normal déterminé comme base, pour la moitié d'un chargement de wagon complet, à savoir :

3 chevaux au-dessus de 2 ans;
4 chevaux de 1 à 2 ans ou poneys;
5 poulains de moins d'un an, ânes et mulets;
4 bœufs;
5 vaches;
5 bouvillons ou génisses au-dessous de 2 ans;
15 veaux;
10 cochons gras.
15 cochons maigres;
30 cochons de lait âgés de 3 à 6 mois;
50 cochons de lait âgés de moins de 3 mois;
25 moutons ou chèvres;
30 agneaux;

Les prix sont augmentés de 50 °/₀, lorsque l'expéditeur demande que les animaux soient transportés par un train non affecté au transport des bestiaux.

Le chargement et le déchargement sont effectués par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

Dans l'étendue de la *Direction de Berlin*, l'élément fixe est également de 0 fr. 50; quant à l'élément variable, il est :

	fr.
Pour les chevaux, de	0, 03125
Pour les autres catégories d'animaux, jusqu'à 100 km., de	0, 0250
— — par kilomètre en sus jusqu'à 200, de	0, 021875
— — par kilomètre en sus jusqu'à 300, de	0, 01875
— — par kilomètre en sus, de	0, 0125

Ces taxes subissent une majoration de 1/3, pour les wagons à deux planchers.

La charge normale d'un wagon complet de 14 mètres carrés est de 6 chevaux ou poneys; 6 bœufs; 8 vaches; 10 bouvillons, ânes, mulets ou poulains; 24 porcs; 40 veaux ou chèvres; 60 brebis, agneaux ou moutons; 80 petits cochons ou autres bêtes de petite taille.

Il existe, en outre, un tarif pour transport d'animaux isolés par wagon de marchandises ordinaires ou wagon à bestiaux (couvert ou non couvert). Ce tarif est le suivant, par kilomètre :

Chevaux	pour un cheval	0 fr. 25	plus 1 fr. 25 par tête pour frais d'expédition. (Minimum de la taxe par tête : 3 fr. 75.)
	pour 2 chevaux	0, 375	
	pour 3 chevaux	0, 50	

	fr.	
Bœufs, vaches, bouvillons, poulains, ânes, poneys	0, 125	(minimum de 1 fr. 25 par tête).
Veaux, moutons, porcs et chèvres.....	0, 0375	(— 0 625 — .)
Petits porcs et agneaux.....	0, 025	(— 0 625 — .)

Dans l'étendue de la *Direction de Cologne*, les prix pour les transports par wagon complet se composent, par mètre carré :

	fr.
D'un élément fixe, de.....	0, 50
Et d'un élément variable ainsi fixé par kilomètre : chevaux.....	0, 0375
gros bétail.....	0, 025
petit bétail.....	0, 025
wagon à 2 planchers.	0, 03325

La capacité normale des wagons est réglée comme en Alsace-Lorraine.

Le tarif des expéditions isolées est le même que pour la direction de Berlin.

En *Bavière*, le prix par mètre carré, pour le transport des animaux de toute nature par wagon complet, se compose d'un élément fixe de 0 fr. 25 et d'une taxe kilométrique de 0 fr. 02875 ; le prix supplémentaire pour les wagons à deux planchers est calculé sur les mêmes bases.

Il est perçu :

1° Pour les transports par les trains de voyageurs qui ne sont pas spécialement désignés pour recevoir des bestiaux, une surtaxe de 0 fr. 10 par wagon et par kilomètre ;

2° Pour les transports par trains rapides, une surtaxe analogue de 0 fr. 30.

Les taxes afférentes aux animaux isolés sont les suivantes, par tête et par kilomètre :

		fr.	
Chevaux	1 cheval.....	0, 25	Minimum de taxe par wagon : 1 fr. 75 par km.
	2 ou plusieurs chevaux.....	0, 14375	
Bœufs.....		0, 08625	
Vaches.....		0, 0675	
Porcs gras.....		0, 01875	
Porcs non engraissés, veaux, moutons....		0, 015	

c. Toucheurs. — Le règlement d'Alsace-Lorraine spécifie que les animaux vivants doivent être accompagnés d'un toucheur au moins. Si l'expédition se compose de plusieurs wagons complets, il faut au moins un toucheur par groupe de trois wagons pour le gros bétail.

Il est délivré des billets au prix de 0 fr. 025 par kilomètre aux toucheurs qui prennent place dans les wagons à bestiaux, les fourgons à bagages ou les wagons à marchandises. Toutefois, si le nombre des tou-

cheurs était de plus d'un par wagon, ceux qui excéderaient ce chiffre auraient à acquitter, soit le prix de la dernière classe, s'ils occupaient les wagons à bestiaux, soit le prix de la classe qu'ils occuperaient effectivement dans d'autres voitures.

Quand la sûreté du transport ou de l'exploitation n'exige pas la présence des toucheurs dans les wagons à bestiaux, ou lorsque la structure des wagons (par exemple celle des véhicules à deux planchers) ne permet pas de les y admettre, ils sont autorisés à prendre place, moyennant le même prix, dans les fourgons à bagages ou dans un compartiment de 3e classe.

Les règles sont les mêmes sur les autres réseaux.

2. **Comparaison avec les tarifs français.** — Le tableau suivant fait ressortir les résultats de la comparaison entre les tarifs de l'Est français et les tarifs allemands :

		PRIX à 25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1° Expéditions d'animaux isolés (Prix par tête, non compris le chargement et le déchargement).								
Allemagne. (Wagons-écuries.)	Transport par les trains désignés pour les recevoir. 1 tête...	10,625	20 »	29,375	38,75	76,25	113,75	151,25
	2 têtes...	7,50	13,75	20 »	26,25	51,25	76,25	101,25
	3 têtes...	6,45	11,65	16,90	22,10	42,90	63,75	84,60
	Transport par d'autres trains	50 p. 0/0 en sus.						
Directions de Berlin et de Cologne. (Wagons ordinaires ou à bestiaux, couverts ou découverts.)	Chevaux..... 1 tête...	7,50	1, 75	20 »	26,25	51,25	76,25	101,25
	2 têtes...	5,95	10,65	15,30	20 »	38,75	57,50	76,25
	3 têtes...	5,40	9,60	13,75	17,90	34,60	51,25	67,90
	Bœufs, vaches, bouvillons, poulains, ânes, poneys.....	3,125	6,25	9,375	12,50	25 »	37,50	50 »
	Veaux, moutons, porcs et chèvres.....	0,95	1,875	2,80	3,75	7,50	11,25	15 »
	Petits porcs et agneaux.....	0,625	1,25	1,875	2,50	5 »	7,50	10 »
Bavière. Mêmes transports.	Chevaux..... 1 tête....	6,25	12,50	18,75	25 »	50 »	75 »	100 »
	2 ou plusieurs têtes....	3,60	7,20	10,90	14,50	29 »	43,50	58 »
	Bœufs.....	2,25	4,30	6,50	8,65	17,25	25,90	34,50
	Vaches.....	1,70	3,40	5,65	6,75	13,50	20,25	27 »
	Porcs gras.....	0,50	0,95	1,45	1,90	3,75	5,65	7,50
	Porcs non engraissés, veaux, moutons.....	0,375	0,75	1,15	1,50	3 »	4,50	6 »
Est. Tarif général.	Grande vitesse. Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait.....	6,15	12,20	18,45	24,60	49,25	73,90	98,55
	Veaux et porcs.....	2,45	4,90	7,35	9,80	19,65	29,55	39,40
	Moutons, brebis, agneaux et chèvres.....	1,20	2,45	3,70	4,95	9,95	14,80	19,70
	Petite vitesse. Bœufs, vaches, etc.....	2,50	5 »	7,50	10 »	20 »	30 »	40 »
	Veaux et porcs.....	1 »	2 »	3 »	4 »	8 »	12 »	16 »
	Moutons, etc.....	0,50	1 »	1,50	2 »	4 »	6 »	8 »
2° Expéditions par wagon complet.								
Alsace-Lorraine. (Prix par mètre carré.)	Chevaux.....	1,45	2,40	3,30	4,25	8 »	11,75	15,50
	Gros bétail.....	1,30	2,05	2,85	3,65	6,75	9,90	13 »
	Menu bétail en wagon à un seul plancher.....	1,15	1,75	2,40	3 »	5,50	8 »	10,50
	Menu bétail en wagon à deux planchers.....	1,35	2,20	3,05	3,90	7,25	10,65	14 »
Direction de Berlin. (Prix par mètre carré.)	Chevaux.....	1,30	2,05	2,85	3,65	6,75	9,90	13 »
	Autres espèces en wagon à un seul plancher.....	1,15	1,75	2,40	3 »	5,20	7,05	8,30
	Autres espèces en wagon à deux planchers.....	1,35	2,15	3 »	3,85	6,75	9,25	10,90

			PRIX à 25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Direction de Cologne. (Prix par mètre carré.)		Chevaux	1,45	2,40	3,30	4,25	8,00	11,75	15,50
		Gros bétail	1,15	1,75	2,40	3,00	5,50	8,00	10,50
		Menu bétail en wagon à un seul plancher	1,15	1,75	2,40	3,00	5,50	8,00	10,50
		Menu bétail en wagon à deux planchers	1,35	2,15	3,00	3,85	7,15	10,50	13,80
Bavière (Prix par mètre carré.)		Animaux de toute nature	0,95	1,70	2,40	3,15	6,00	8,90	11,75
Est	Grande vitesse (Tarif spécial).	Prix par wagon — Chevaux, poulains et mulets, en wagon-écurie	12,00	24,00	36,00	48,00	78,00	108,00	138.00
		Prix par wagon — Chevaux, poulains et mulets, en wagon à bestiaux. Bœufs, taureaux, vaches, veaux, génisses, taurillons, bouvillons, ânes, porcs pesant plus de 20 kg	23,75	47,50	63,75	80,00	145,00	200,00	255,00
		Prix par mètre carré — Moutons, brebis, agneaux, boucs, chèvres, béliers, chevreaux, porcs ne pesant pas 20 kg, cochons de lait	1,00	2,00	3,00	4,00	8,00	12,00	16,00
	Petite vitesse (Tarif spécial).	Prix par wagon — Chevaux, poulains, mulets, bœufs, taureaux, vaches, taurillons, bouvillons, veaux, génisses, ânes, porcs pesant plus de 20 kg	12,50	25,00	33,75	42,50	77,50	107,50	137,50
		Prix par mètre carré — Menu bétail, etc., comme ci-dessus	0,50	1,00	1,50	2,00	4,00	6,00	8,00

Les tarifs allemands comportent certains prix supérieurs, d'autres prix inférieurs à ceux des tarifs de l'Est français. Envisagés dans leur ensemble, ils sont un peu plus avantageux pour le public : l'abaissement notable de la taxe par mètre carré, pour les wagons à deux planchers employés au transport du menu bétail, mérite particulièrement d'être signalé.

CHAPITRE VIII

TARIFS DU RÉSEAU D'ÉTAT BELGE

POUR LES MARCHANDISES

§ 1. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN GRANDE VITESSE

1. **Marchandises.** — L'Administration belge des chemins de fer de l'État distingue : 1° les colis à remettre à domicile par exprès; 2° les petits paquets et articles de messagerie en grande vitesse.

a. Colis a remettre a domicile par exprès. — Ces colis sont transportés par le premier train de voyageurs partant une demi-heure après l'inscription et doivent être rendus à la gare de destination dans les mêmes délais que les voyageurs. Il n'est fait d'exception que pour certains trains internationaux et pour les trains spéciaux.

Dans les stations où le camionnage est organisé, la remise à domicile des colis de tout poids se fait immédiatement après l'arrivée des trains jusqu'à 9 heures du soir, dans un rayon de 3 km. autour de la station prise comme centre. Les colis exprès arrivant après 9 heures du soir ne sont remis à domicile que le lendemain matin, entre 7 et 8 heures en été et entre 8 et 9 heures en hiver. L'expéditeur peut néanmoins en assurer la remise immédiate après 9 heures du soir, en en faisant la demande écrite et en payant une taxe supplémentaire de 25 centimes.

Dans les localités où le service du camionnage n'est pas organisé, la remise à domicile est limitée aux colis du poids de 25 kg. et moins, à transporter dans le rayon de 3 kilomètres autour de la station.

Les colis de 5 kg. et moins peuvent être remis à domicile par exprès à toute distance, moyennant une taxe supplémentaire de 1 fr. par zone indivisible de 5 km. au delà du rayon indiqué.

L'affranchissement est obligatoire pour les colis sans valeur.

Le tarif est le suivant :

		fr.
Colis affranchis de 5 kg. et moins, à toute distance		0,80
Expéditions de 6 à 10 kg. et colis non affranchis de 5 kg. et moins	Jusqu'à 25 km	0,90
	De 26 à 75 km	1,00
	De 76 à 400 km	1,10
Expéditions de plus de 10 kg. Taxe par 100 kg. applicable par coupures de 10 kg.	De 0 à 5 km	4,20
	De 6 à 75 —, 3 c. par kilom. en sus, ce qui, à 75 km., donne	6,30
	De 76 à 150 —, 2 c. — 150 —	7,80
	De 151 à 200 —, 1 c. 6. — 200 —	8,60
	De 201 à 400 —, 1 c. 2. — 400 —	11,00

Ces prix ne comprennent pas les frais de prise à domicile, qui sont calculés à raison de 0 fr. 30 par fraction indivisible de 100 kg. Le minimum de taxe pour les expéditions de plus de 10 kg. est de 1 fr. 10 jusqu'à 25 km. et de 1 fr. 20 au delà.

b. Petits paquets et articles de messagerie en grande vitesse. — Les petits paquets de 5 kg. et moins, expédiés franco, sont rendus à domicile dans la matinée du jour qui suit leur expédition, pourvu qu'ils aient été présentés au moins une heure avant le départ du train qui doit les transporter. Les autres colis et les articles de messagerie sont généralement expédiés dans la soirée du jour de leur acceptation et remis à domicile, pour les stations à camionnage, dans les six heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Le tarif est le suivant :

		fr.
Colis affranchis de 5 kg. et moins, à toute distance		0,50
Expéditions de 6 à 10 kg. et colis non affranchis de 5 kg. et moins	Jusqu'à 25 km	0,50
	De 26 à 75 km	0,60
	De 76 à 400 km	0,70
Expéditions de plus de 10 kg. Taxe par 100 kg. applicable par coupures de 10 kg.	De 0 à 5 km	0,80
	De 6 à 75 —, 2 c. par kilom en sus, ce qui, à 75 km., donne	2,20
	De 76 à 150 —, 1 c. 6 — 150 —	3,40
	De 151 à 200 —, 1 c. 2 — 200 —	4,00
	De 201 à 400 —, 0 c. 8 — 400 —	5,60

Ces prix ne comprennent pas les frais de prise à domicile, qui sont calculés à raison de 0 fr. 30 par fraction indivisible de 100 kg.

Le minimum de taxe, pour les expéditions de plus de 10 kg., est de 0 fr. 60 jusqu'à 25 kg., de 0 fr. 70 jusqu'à 75 kg. et de 0 fr. 80 au delà.

Le tarif des petits paquets s'applique d'office jusqu'à concurrence de

200 kg., à moins que l'expéditeur n'ait demandé celui des colis par exprès ou celui de la petite vitesse.

c. Comparaison avec les tarifs français. — Voici un tableau dans lequel nous rapprochons, pour un certain nombre de poids et de distances, les taxes perçues par l'État Belge des taxes perçues par les deux Compagnies voisines du Nord et de l'Est.

Il importe de ne pas perdre de vue, en examinant ce tableau, que les prix belges, à l'inverse des prix français, comprennent la remise à domicile, évaluée à 0 fr. 05 par 100 kg. pour l'agglomération bruxelloise et à 0 fr. 03 pour les autres localités.

DISTANCES	DE 0 A 5 KILOGRAMMES				DE 6 A 10 KILOGRAMMES				DE 11 A 20 KILOGRAMMES				DE 41 A 50 KILOGRAMMES				DE 91 A 100 KILOGRAMMES			
	BELGIQUE		Nord	Est	BELGIQUE		Nord	Est	BELGIQUE		Nord	Est	BELGIQUE		Nord	Est	BELGIQUE		Nord	Est
	Exprès (1)	G. V.			Exprès	G. V.			Exprès	G. V.			Exprès	G. V.			Exprès	G. V.		
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	0,80	0,50	0,35	0,50	0,90	0,50	0,35	0,50	1,10	0,60	0,35	0,50	2,40	0,60	0,50	0,50	4,35	0,90	0,70	0,70
25	0,80	0,50	0,35	0,50	0,90	0,50	0,35	0,50	1,10	0,60	0,35	0,50	2,40	0,60	0,75	0,75	4,80	1,20	1,40	1,40
50	0,80	0,50	0,35	0,50	1,00	0,60	0,35	0,50	1,20	0,70	0,65	0,60	2,80	0,85	1,30	1,30	5,55	1,70	2,50	2,50
75	0,80	0,50	0,35	0,50	1,00	0,60	0,50	0,50	1,25	0,70	0,90	0,80	3,15	1,10	1,85	1,85	6,30	2,20	3,60	3,60
100	0,80	0,50	0,35	0,50	1,10	0,70	0,65	0,55	1,35	0,80	1,20	1,00	3,40	1,30	2,40	2,40	6,80	2,60	4,70	4,70
150	0,80	0,50	0,50	0,50	1,10	0,70	0,90	0,80	1,55	0,80	1,75	1,45	3,90	1,70	3,50	3,50	7,80	3,40	6,90	6,90
200	0,80	0,50	0,65	0,55	1,10	0,70	1,20	1,00	1,70	0,80	2,30	1,90	4,30	2,00	4,60	4,60	8,60	4,00	9,10	9,10
300	0,80	0,50	0,90	0,75	1,10	0,70	1,75	1,40	1,95	0,95	3,40	2,75	4,90	2,40	6,80	6,20	9,80	4,80	13,50	13,30
400	0,80	0,50	»	0,95	1,10	0,70	»	1,80	2,20	1,10	»	3,50	5,50	2,80	»	8,65	11,00	5,60	»	17,20

(1) Franco.

Les prix indiqués pour les réseaux français du Nord et de l'Est comprennent le droit d'enregistrement et l'impôt sur la grande vitesse; mais le droit de timbre de 0 fr. 35 sur le récépissé n'y est pas compté.

Dans son ensemble, le tarif belge est plus avantageux, surtout pour les grandes distances; mais l'avantage est moins grand qu'on ne pourrait le supposer, au premier abord. Les Compagnies françaises ont en effet des tarifs à base réduite. C'est ainsi que, sur le Nord, une expédition de 100 kg. de beurre, fromage, légumes, fruits frais, viande fraîche, gibier, coûte à 200 km. 6 fr. 45 et à 300 km. 9 fr. 50, non compris le timbre du récépissé; sur l'Est, le prix varie de 3 fr. 80 à 6 fr. 30 pour 200 km., de de 5 fr. 60 à 9 fr. 15 pour 300 km., et de 7 fr. 20 à 11 fr. 85 pour 400 km.

2. **Animaux.** — Les chevaux, les mulets, les poneys et les poulains sont les seuls animaux (1) qui puissent être admis à la grande vitesse. Encore le sont-ils exclusivement, lorsque la distance est de 75 km. au plus ou lorsque les points de départ et d'arrivée sont les points extrêmes de l'itinéraire du train.

Le tarif s'applique par wagon susceptible de contenir 3 animaux.

	fr.
De 0 à 5 km., la taxe est de.....	8 »
La taxe supplémentaire par kilomètre est de :	
0 fr. 40, entre 6 et 75 km., ce qui, à 75 km., donne.....	36 »
0 fr. 32, — 76 et 150 — 150 —	60 »
0 fr. 24, — 151 et 200 — 200 —	72 »
0 fr. 16, — 201 et 400 — 400 —	104 »

Le chargement et le déchargement ont lieu par les soins et sous l'entière responsabilité de l'expéditeur et du destinataire.

Chaque expédition donne lieu à la perception d'un droit d'enregistrement de 20 centimes.

Le tableau suivant permet de comparer les prix belges à ceux du Nord et de l'Est, pour des expéditions de 1, 2 ou 3 chevaux à diverses distances. Les prix belges sont majorés du droit d'enregistrement. Les prix français comprennent également ce droit, ainsi que l'impôt, mais non le timbre du récépissé.

(1) Nous laissons de côté les chiens, qui sont assujettis au prix de la 3e classe des voyageurs, à moins qu'ils ne soient renfermés dans des paniers.

DISTANCES	BELGIQUE PAR WAGON	NORD				EST			
		TARIF GÉNÉRAL			TARIF SPÉCIAL pour 3 chevaux	TARIF GÉNÉRAL			TARIF SPÉCIAL pour 3 chevaux
		1 cheval	2 chevaux	3 chevaux		1 cheval	2 chevaux	3 chevaux	
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10	10,20	2,55	5,00	7,35	4,90	2,55	5,00	7,35	9,60
25	16,20	6,25	12,40	18,55	12,10	6,25	12,40	18,55	23,85
50	26,20	12,40	24,70	37,00	24,10	12,40	24,70	37,00	47,60
75	36,20	18,55	37,00	55,35	36,10	18,55	37,00	55,35	63,75
100	44,20	24,70	49,35	73,90	48,10	24,70	49,35	73,90	80,10
150	60,20	37,05	74,05	110,95	72,10	37,05	74,05	110,95	112,60
200	72,20	49,35	98,65	147,85	96,10	49,35	98,65	147,85	145,10
300	88,20	74,00	147,85	221,80	144,10	74,00	147,95	221,80	200,10
400	104,20	»	»	»	»	98,65	197,20	295,75	255,10

§ 2. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN PETITE VITESSE

1. Classification des marchandises. — Nous ne nous attarderons pas à faire l'historique des transformations successives qu'a subies la tarification des marchandises sur le réseau d'État de Belgique. Pour se rendre un compte très complet de ces transformations, il suffit de se reporter au tableau, à la fois clair et condensé, contenu dans l'exposé de la situation du Royaume de 1861 à 1875.

A l'origine, l'État se bornait à louer ses wagons, laissant aux expéditeurs et aux destinataires le soin d'effectuer la manutention, ne faisant aucune distinction entre les marchandises, obligeant le public à lui fournir des chargements complets ou à passer par l'intermédiaire des groupeurs. Ce système rudimentaire, très défavorable au petit producteur et au petit commerçant, ne tarda pas à faire place à un tarif mixte, qui comportait tout à la fois la location des wagons et le transport à la tonne.

En 1840, l'Administration entra dans la voie de la division en classes. Les marchandises furent réparties en trois catégories : marchandises pondéreuses, marchandises ordinaires et marchandises fragiles. Cette répartition était basée tout à la fois sur le poids spécifique et la valeur des marchandises, et sur les risques du transport.

En 1848, la classification fut supprimée ; on créa deux tarifs, l'un pour le service intérieur, l'autre pour l'exportation et le transit. En même temps, les prix furent décomposés en deux éléments, dont l'un fixe et indépendant du parcours, l'autre proportionnel à la distance.

La division en trois classes fut rétablie en 1853.

A partir de 1860, l'Administration commença à inaugurer les tarifs différentiels ; tout en conservant l'élément fixe, elle fit varier et décroître la base de l'élément variable, au fur et à mesure qu'augmentait la longueur du parcours.

Une 4e classe fut introduite en 1864, de telle sorte qu'en 1865 les tarifs belges avaient pris leur forme définitive.

Aujourd'hui les marchandises sont divisées en 4 classes, à savoir :

1re *Classe*, comprenant les matières de valeur expédiées par 400 kg. au moins ou payant pour ce poids (alcool ; aliments ; articles d'industrie parisienne ; bois de menuiserie façonnés ; chanvre peigné ou filé ; cidre ; comestibles ; coton filé ; cuirs ouvrés, apprêtés ou tannés ; cuirs en balles ; cuivre en feuilles ; étoffes de coton, de lin et de soie ; fer-blanc en caisses ou en feuilles ; fer-blanc ouvré ; feuillards ; fils de coton, de laine, de chanvre, de lin ou de soie ; frises pour parquets ; huile de pétrole raffinée ; instruments aratoires ; laine peignée ou cardée ; légumes frais ; lin peigné ou cardé ; lin filé ; locomobiles ; machines ;

papier ; pâtes alimentaires ; soie ; tôles fines ; tôles polies ; vins en fûts ; zinc en feuilles, etc.).

2e *Classe*, comprenant des marchandises de moins de valeur expédiées par 5.000 kg. au moins ou payant pour ce poids (acier laminé en wagon fermé ou bâché ; bières en fûts ; charpentes en fer ; chaudronnerie en fer ; cornières en fer, en wagon fermé ou bâché ; coton brut en balles ; cuirs salés et cuirs en poils ; cuivre en plaques ou en saumons ; fer-blanc en feuilles, sans responsabilité ; fer ouvré ou poli ; fers en barres, battus, laminés ou étirés, mais non polis, en wagon fermé ou bâché ; ferronnerie ; feuillards, sans responsabilité ; fontes moulées ; laines de toute espèce, sauf la laine peignée ou cardée ; légumes secs ; lin teillé ; pièces de ponts en fer ; tôles fines et tôles polies, sans responsabilité ; tôles fortes, etc.).

3e *Classe*, comprenant des marchandises expédiées également par 5.000 kg. au moins ou payant pour ce poids (blé ; bois de construction ; bois en grume ; céréales ; chanvre en tige ; charbon de bois ; chaux broyée ou en poudre ; ciment ; cornières en fer, en wagon ouvert et non bâché ; farines ; fers en barres, battus, laminés ou étirés, mais non polis, en wagon ouvert et non bâché ; foin comprimé en balles ou foin en bottes pressées ; fourrages secs comprimés ; graines fourragères ; grains ; lin en tige ; paille en bottes ; pierres de taille ; pommes de terre ; riz ; tôles fortes, en wagon ouvert et non bâché ; tuiles en terre ; tuyaux en fonte, etc.).

4e *Classe*, comprenant les marchandises pondéreuses expédiées par 10.000 kg. ou payant pour ce poids (ardoises ; ballast ; betteraves ; bois de chauffage ; bois de mines ; boues et immondices des villes ; briques à bâtir ; briquettes de charbon ; cailloux ; coke ; engrais communs ; engrais phosphatés ; fontes brutes ; gypse ; houille ; lignite ; macadam ; meulières ; minerais de fer ; moellons ; pavés ; pierres brutes ; pierres à chaux ; sables ; sel brut, en wagon ouvert et non bâché, etc.).

Les expéditions de la 2e et de la 3e classe, qui n'atteignent pas 5 000 kg., sont taxées au prix de la 1re classe, à moins qu'il n'y ait avantage pour l'expéditeur à payer le prix afférent à 5 000 kg. dans la classe à laquelle la marchandise appartient.

Les marchandises de la 4e classe, présentées en quantité de moins de 10 000 kg., sont taxées au prix de la 3e, à moins qu'il n'y ait avantage pour l'expéditeur à payer pour 10 tonnes. Il en est de même, lorsque l'expéditeur demande l'emploi de wagons couverts ou de wagons bâchés, à moins qu'il ne fasse le bâchage lui-même avec des bâches lui appartenant ou fournies en location par le chemin de fer.

Quand une expédition contient des marchandises de diverses classes, on lui applique le prix de la classe la plus élevée.

Les marchandises en vrac non susceptibles d'être chargées avec d'autres ne sont admises qu'au prix de la charge complète (5 tonnes pour les 3 premières classes et 10 tonnes pour la 4e).

La classification dont nous venons d'indiquer les traits généraux donne lieu aux observations suivantes :

1° Comme en France, elle est basée sur la valeur et le produit spécifique des marchandises, ainsi que sur les risques du transport.

Toutefois on y trouve certains déclassements, lorsque l'expéditeur décharge la Compagnie de sa responsabilité. (Nous avons dit antérieurement

que des déclassements de cette nature existaient dans les tarifs généraux des Compagnies françaises, mais que l'Administration profitait de la réforme en cours pour les faire reporter dans les tarifs spéciaux.)

2° Le poids des expéditions y joue un rôle prépondérant.

Tout d'abord, en effet, la petite vitesse n'est accessible qu'aux expéditions de 400 kg. au moins ou payant pour ce poids. En France, au contraire, il n'y a pas de minimum de poids; l'importance des expéditions ne réagit même sur le tarif général que par la majoration applicable jusqu'à 40 kg. L'obligation de payer pour 400 kg. au moins rend extrêmement onéreuses les petites expéditions; elle impose le tarif de la grande vitesse pour tous les envois, jusque vers 200 kg; elle inflige une majoration sensible pour les expéditions comprises entre cette limite et 400 kg; elle favorise l'industrie parasite du groupage. C'est là une considération qu'il importe de ne pas perdre de vue, dans la comparaison entre les tarifs belges et français.

En outre, la 2e et la 3e classes ne sont ouvertes qu'aux expéditions de 5 000 kg. et la 4e classe aux expéditions de 10 000 kg., tandis qu'en France les 6 séries le sont aux expéditions du poids le plus faible. Si l'on étudie le barême belge, on voit que les marchandises de 2e classe sont nécessairement taxées aux prix de la 1re classe, lorsque le poids de l'expédition n'atteint pas 4 tonnes en nombre rond pour les parcours moyens et 3 tonnes pour les longs parcours. De même, les marchandises de 3e et 4e classes subissent les prix de la 1re classe, quand le poids de l'expédition n'atteint pas 3 tonnes en nombre rond pour les parcours moyens et 2 tonnes pour les longs parcours. Les marchandises de 4e classe sont nécessairement assujetties aux prix de la 3e classe, quand leur poids est compris entre 5 tonnes et 7 ou 8 tonnes, suivant la distance. Ainsi jusqu'à 2 ou 3 tonnes, suivant la distance, il n'y a qu'une classe de marchandises, et c'est seulement vers 7 ou 8 tonnes que les quatre classes trouvent leur application.

Ce système de classification est peut-être rationnel en Belgique; il est sans doute adapté aux besoins de ce pays très industriel; il a, d'ailleurs, comme correctif le taux très bas des tarifs. Mais on ne peut nier qu'il ne soit peu favorable au petit commerce, au petit producteur, au petit consommateur. En France, il serait inacceptable. Nous préférons de beaucoup le régime consistant à avoir des séries ouvertes sans limite inférieure de poids, avec des tarifs réduits pour les expéditions par grande masse.

2. **Tarif général pour les marchandises.** — Le tarif général des marchandises est réglé comme il suit :

					fr.
1re classe. —	De 0 à 5 km				1,50
	De 6 à 75 —	10 c. par kilomètre en sus, ce qui, à		75 km., donne.	8,50
	De 76 à 150 —	8	—	150	14,50
	De 151 à 200 —	6	—	200	17,50
	De 201 à 400 —	4	—	400	25,50
2e classe. —	De 0 à 5 km				1,40
	De 6 à 75 —	8 c. par kilomètre en sus, ce qui, à		75 km., donne.	7, »
	De 76 à 125 —	4	—	125	9, »
	De 126 à 400 —	2	—	400	14,50
3e classe. —	De 0 à 5 km				1,30
	De 6 à 75 —	6 c. par kilomètre en sus, ce qui, à		75 km., donne.	5,50
	De 76 à 100 —	3	—	100	6,25
	De 101 à 125 —	2	—	125	6,75
	De 126 à 400 —	1	—	400	9,50
4e classe. —	Elément constant				0,50
	Elément variable :				
	De 0 à 25 km.	6 c. par kilomètre, ce qui, à		25 km., donne.	2, »
	De 26 à 75 —	4 c. par kilomètre en sus, ce qui, à		75	4, »
	De 76 à 100 —	2 c.	—	100	4,50
	De 101 à 350 —	1 c.	—	350	7, »
	De 351 à 400 —	2 c. (1)	—	400	8, »

En apparence, les tarifs des trois premières classes ne présentent pas exactement la même forme que celui de la 4e classe. Mais cette différence disparaît, si l'on admet un minimum de 5 kilomètres pour la distance d'application ; car alors on peut exprimer la formule des 3 premières classes, en disant que la taxe se compose : 1° de frais fixes s'élevant à 1 franc ; 2° d'une taxe par kilomètre respectivement fixée à 10 c., 8 c., 6 c., jusqu'à 75 kilomètres, plus les taxes supplémentaires ci-dessus indiquées.

Nous ne revenons pas ici sur le mérite de ce système, que nous avons étudié précédemment et qui d'ailleurs est adopté dans la réforme de la tarification française, sauf en ce qui concerne les frais fixes.

Les frais accessoires non compris dans le tarif sont les suivants :

	fr.
Enregistrement, par expédition (obligatoire)	0,20
Prise à domicile, par fraction indivisible de 100 kg	0,30
Remise à domicile, par 10 kg., dans l'agglomération bruxelloise	0,05
id dans les autres localités	0,03
Chargement et déchargement, par 100 kg	0,10
Dénombrement des colis, par 100 kg	0,01
Port des avis d'arrivée, pour les marchandises adressées bureau restant	0,10

La remise à domicile est taxée d'office pour les chargements incomplets

(1) Ce relèvement de la base au delà de 350 km. s'est imposé pour l'harmonie entre le tarif de la 4e classe et un tarif spécial.

en destination des localités où le camionnage est organisé, à moins d'indication contraire sur la lettre de voiture.

Les marchandises présentées par charge incomplète et les marchandises assurées contre les pertes et avaries ne peuvent être chargées et déchargées que par l'Administration. Les expéditeurs et destinataires ont la faculté de faire le chargement et le déchargement des marchandises expédiées par charge complète; ils y sont même obligés, pour les marchandises en vrac.

L'emploi par l'expéditeur ou le destinataire des engins de l'Administration donne lieu à une perception de 0 fr. 03 par 100 kg. et par opération.

L'Administration fait dénombrer les colis chargés en gare par les soins de l'expéditeur, lorsque cette opération peut être faite avec facilité et rapidité.

Les marchandises pesant moins de 200 kilog. par mètre cube sont passibles d'une surtaxe de 50 °/₀, jusqu'au maximum de 200 kg. par mètre cube ou d'un poids égal à la moitié du tonnage du matériel utilisé.

3. **Tarif général pour les animaux.** — Les transports à petite vitesse se divisent en trois catégories, savoir :

1re catégorie. — Un cheval ou un mulet; un ou deux poulains, poneys, bœufs, vaches ou ânes; un à cinq porcs ou veaux; un à dix moutons.

2e catégorie. — Deux chevaux ou deux mulets; trois ou quatre poulains, poneys, bœufs, vaches ou ânes; six à dix porcs ou veaux; onze à vingt moutons.

3e catégorie. — Trois chevaux ou trois mulets; cinq ou six poulains ou poneys; un wagon de gros ou de petit bétail.

Voici comment est réglé le tarif :

	CATÉGORIES				CATÉGORIES		
	1	2	3		1	2	3
	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.
De 0 à 5 km., taxe constante de.....	»	»	»	»	3,60	5,40	7,20
Taxe supplémentaire par kilomètre en sus : Entre 6 et 75 km.....	0,12	0,18	0,24	ce qui à 75 km. donne	12,00	18,00	24,00
Entre 76 et 150 km....	0,09	0,135	0,18	— 150 —	18,75	28,15	37,50
Entre 151 et 200 km..	0,06	0,09	0,12	— 200 —	21,75	32,65	43,50
Entre 201 et 400.....	0,04	0,06	0,08	— 400 —	29,75	44,65	59,50

Les prix de la 3e catégorie sont augmentés de 25 °/₀, pour les transports de bestiaux comportant par wagon un nombre de têtes supérieur aux

quantités ci-après : 8 bœufs, 8 vaches, 10 ânes, 10 génisses ou bouvillons, 20 porcs ou veaux, 30 moutons ou chèvres, 100 cochons de lait.

Le chargement et le déchargement des animaux ont lieu par les soins et sous l'entière responsabilité de l'expéditeur et du destinataire.

Les chevaux et bestiaux doivent être accompagnés ; la gratuité du transport est accordée à un conducteur par expédition ou par wagon, pourvu qu'il ne prenne pas place dans une voiture à voyageurs.

Chaque expédition donne lieu à un droit d'enregistrement de 0 fr. 20.

4. **Transports par abonnement.** — L'Administration du réseau d'État Belge conclut des contrats d'*abonnement*. Mais ces contrats ne sont pas ce que l'on pourrait croire, d'après le sens habituellement attaché en France au mot « abonnement », dans la terminologie de l'exploitation des chemins de fer. Leur but est exclusivement de mettre un nombre déterminé de wagons à la disposition permanente de l'expéditeur, qui s'engage à les utiliser.

Les abonnements sont divisés en trois catégories, savoir :

— Abonnements d'un an au moins, taxés aux prix normaux des tarifs en vigueur.

— Abonnements de six mois à un an, taxés aux mêmes prix majorés de 0 fr. 25 par tonne.

— Abonnements de six mois et plus, comportant l'utilisation du matériel à charger tant à l'aller qu'au retour et jouissant d'une réduction de 0 fr. 25 par tonne sur les prix des tarifs normaux. (Les wagons peuvent être chargés au retour d'une marchandise autre que celle qui forme le chargement à l'aller; mais ils ne peuvent jamais transporter par voyage qu'une même nature de marchandises dans chaque sens.)

Les abonnements ne sont accordés que pour des quantités indivisibles de 5 ou de 10 tonnes, selon la classe à laquelle appartient la marchandise.

En cas de chômage des wagons loués, l'abonné est passible d'une amende égale à la moitié du prix du transport à charge, à moins que le chômage ne provienne d'un cas de force majeure, comme extinction d'un haut fourneau, interruption forcée dans l'exploitation d'une mine, etc.

Il est accordé 4 heures au moins pour chacune des opérations de chargement et de déchargement.

Les transports par abonnement ne sont employés que par quelques grands industriels ; la recette ne dépasse pas 0,3 % du produit total des grosses marchandises en service intérieur.

5. **Tarifs spéciaux.** — L'Administration des chemins de fer de l'État a mis en vigueur un certain nombre de tarifs spéciaux, les uns à barême, les autres à prix fermes, d'autres enfin à barême et à prix fermes.

Mais ces tarifs sont loin d'avoir l'importance qu'ils ont acquise en France. En 1881, par exemple, ils n'ont donné pour le service intérieur que 11 °/₀ et pour l'ensemble des services (intérieurs, mixtes, internationaux et de transit) que 29 °/₀ de la recette totale.

Cette différence entre les résultats de l'exploitation belge et ceux de l'exploitation française est facile à comprendre. Parmi les conditions essentielles des tarifs spéciaux français, il faut placer au premier rang la condition de tonnage : or, en Belgique, la condition de tonnage est précisément l'une des bases du tarif général ; d'autre part, la responsabilité est, comme nous l'avons exposé précédemment, restreinte dans des limites déterminées, sauf le cas d'assurance, même pour les transports effectués aux conditions du tarif général.

Aussi les tarifs spéciaux ne diffèrent-ils le plus souvent du tarif général que par la destination des marchandises. Le seul but de la plupart d'entre eux est de faciliter le trafic international et surtout l'exportation. En 1881, la recette par tarifs spéciaux s'est décomposée ainsi : 21 °/₀ pour le service intérieur, 39 °/₀ à l'exportation, 27 °/₀ à l'importation et 13 °/₀ en transit.

Certains tarifs stipulent des expéditions par grandes masses (100 à 200 tonnes).

Quelques-uns déchargent la Compagnie de toute responsabilité, notamment pour le transport en wagon découvert, ou limitent cette responsabilité.

Peu d'entre eux prévoient une augmentation de délai : la faible étendue du réseau explique cette particularité.

En voici d'ailleurs une nomenclature sommaire :

Tarif n° 1. — Houille, coke, briquettes de charbon, pierres et terres provenant des fosses de charbonnage et expédiés par wagon complet de 10 tonnes pour l'exportation par mer. — Prix fermes, dont la base descend à 22 millimes pour 257 km.

Tarif n° 2. — Houille, coke, briquettes de charbon, gravier, sable en vrac, pavés, pierrailles et macadam, par quantité de 100 tonnes pour l'exportation par mer. — Barême à base uniforme de 0 fr. 02, applicable de 100 à 400 km.

Tarif n° 3. — Pavés, pierrailles, briques, pavés, gravier, sable, chaux, moellons, etc., par expédition de 10 tonnes, pour l'exportation par mer. — Barême à base de 2 c. 6 jusqu'à 188 km., avec supplément kilométrique de 1 c. entre 189 et 300 km. et de 2 c. entre 301 et 400 km.

Tarif n° 4. — Matières diverses, par expédition de 5 tonnes ou de 10 tonnes, pour l'exportation par mer. — Deux barêmes à base décroissante, pour lesquels la taxe supplémentaire par kilomètre descend respectivement à 0 fr. 03 entre 201 et 400 km. et à 0 fr. 02 entre 126 et 400 km.

Tarif n° 5. — Transports analogues. — Barême pour lequel la taxe supplémentaire par kilomètre descend à 1 c. 5 entre 126 et 400 km.

Tarif n° 6 — Transports analogues — Taxe supplémentaire par kilomètre, descendant à 1 c. entre 126 et 400 km.

Tarif n° 7. — Transports analogues. — Taxe kilométrique descendant à 1 c. pour les parcours entre 101 et 350 km., avec un léger relèvement à 2 c. entre 351 et 400 km.

Tarif n° 8 — Transports analogues, mais à l'importation, par expédition de 5, 10, 100 ou 200 tonnes. — Trois barèmes. La taxe supplémentaire par kilomètre descend, pour l'un d'eux, à 1 c. entre 126 et 400 km.; pour le second, au même chiffre entre 75 et 400 km.; pour le troisième, à 1 c. entre 101 et 350 km. et à 2 c entre 351 et 400 km. En outre, prix fermes pour un certain nombre de relations, par expédition de 100 à 200 tonnes.

Tarif n° 9. — Transports divers à l'importation, par expédition de 5 ou 10 tonnes. — Barèmes comportant : l'un, une base de 3 c. pour les parcours supplémentaires entre 201 et 400 km., et l'autre, une base de 1 c. 5 entre 126 et 400 km.

Tarif n° 10. — Transports pour les expositions, les courses, les foires. — Plein tarif à l'aller, gratuité au retour.

Tarif n° 11. — Fers, fontes brutes, scories, entre des points déterminés de l'intérieur. Engagement des industriels de remettre à l'Administration des chemins de fer de l'État la totalité de leurs transports. — Prix fermes divers.

Tarif n° 12. — Minerais de fer, par expédition de 10, 100 et 200 tonnes, entre divers points de l'intérieur. — Prix fermes : base descendant à 2 c. environ pour 90 km.

Tarif n° 13. — Transports analogues. — Prix fermes : base descendant à 2 c. pour 220 km.

Tarif n° 14. — Houille, coke et briquettes de charbon, transportés par 10, 100 ou 250 tonnes, entre différents points de l'intérieur. — Prix fermes : base descendant à 2 c. 25 pour 240 km.

Tarif n° 15. — Charbon par 160 tonnes, destiné à l'embarquement sur les voies fluviales intérieures. — Prix fermes divers.

Tarif n° 16. — Houille expédiée par 10 tonnes entre différents points de l'intérieur. — Prix fermes : base un peu supérieure à 4 c. pour 90 km.

Tarif n° 17. — Relations de toute nature entre les charbonnages et les lignes antérieurement exploitées par la Compagnie du Centre.

Tarif n° 18. — Tarif pour le transport des marchandises de toute nature en provenance ou à destination d'un puits de charbonnage.

Tarif n° 19. — Tarif particulier à une ligne, pour les transports faits avec le matériel des charbonnages.

Tarif n° 20. — Tarif pour le service des embranchements particuliers raccordés à une station.

Tarif n° 24. — Importation maritime de planchettes.

Tarif n°s 26 et 27. — Transports particuliers de charbons.

Tarif n° 28. — Transports par 10 tonnes de divers amendements, de résidus de distillerie pour l'alimentation du bétail, de matériaux pour l'amélioration des chemins. Tarif de saison pour une partie des transports. — Barème à base de 2 c. jusqu'à 201 km., avec taxe supplémentaire de 1 c. entre 201 et 400 km., plus 1 fr. de frais fixes.

Cette analyse sommaire montre, comme nous l'avions dit, que les tarifs spéciaux s'appliquent principalement aux relations internationales. La situation de la Belgique, ses ressources naturelles et son industrie en font surtout, en effet, un pays d'exportation et de transit. L'Administration n'a pas hésité à faire les plus grands sacrifices pour développer le rôle qui lui était ainsi assigné. Ces sacrifices ont trouvé leur rémunération indirecte dans l'essor imprimé au mouvement commercial et industriel. Pour se rendre compte des résultats obtenus, il suffit de remarquer que le tonnage total du port d'Anvers (entrées et sorties), qui ne dépassait pas 360 000 tonnes en 1841, s'est élevé à 475 000 tonnes en 1850, à 1 000 000 tonnes en 1860, à 2 640 000 tonnes en 1870, et à plus de 6 000 000 tonnes en 1880.

6. **Comparaison avec les tarifs français.** — *a* Marchandises. — Les deux Compagnies du Nord et de l'Est sont celles dont il peut être le plus intéressant de comparer les tarifs avec ceux du réseau d'État belge. Cette comparaison est fort difficile, eu égard aux différences qui existent dans les conditions d'application. Un parallèle pur et simple entre les tarifs généraux serait sans objet, puisque ces tarifs ne sont subordonnés en France à aucun minimum de tonnage. On ne saurait davantage rapprocher exclusivement les tarifs spéciaux des deux pays : le système de tarification belge a, en effet, rendu inutile la création de tarifs spéciaux, pour un grand nombre de marchandises ou de relations; d'autre part, les clauses de ces tarifs ne sont pas les mêmes des deux côtés de la frontière.

Quoi qu'il en soit, voici un tableau utile à consulter pour quelques articles importants. Les chiffres qui y sont indiqués ne comprennent ni le droit d'enregistrement, ni les autres frais accessoires (1) ; ils sont d'ailleurs empruntés exclusivement aux barêmes des tarifs généraux ou spéciaux.

(1) Sauf ceux de la grande vitesse de l'État belge.

		PRIX PAR TONNE à							
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
	1° CÉRÉALES.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord.	Tarif général	2,50	5,00	7,50	10,00	14,50	19,00	27,00	»
	Tarif spécial (par wagon complet de 5 tonnes)	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	11,75	»
Est...	Tarif général	2,50	5,00	7,50	10,00	14,50	19,00	28,00	36,00
	Tarif spécial (sans condition de tonnage)	2,00	3,25	4,25	5,25	7,25	9,25	11,75	14,25
État belge.	Expédition de 100 kg. (tarif de grande vitesse)	12,00	17,00	22,00	26,00	34,00	40,00	48,00	56,00
	Expédition de 200 kg. (tarif de petite vitesse, 1re classe)	7,00	12,00	17,00	21,00	29,00	35,00	43,00	51,00
	Expédition de 300 kg. (tarif de petite vitesse, 1re classe)	4,67	8,00	11,33	14,00	19,33	23,33	28,67	34,00
	Expédition de 400 à 1.000 kg. (tarif général de petite vitesse, 1re classe)	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,50	25,50
	Expédition de 2.000 kg. (tarif général de petite vitesse, 1re ou 3e classe)	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,25	23,75
	Expédition de 3.000 kg. (tarif général de petite vitesse, 1re ou 3e classe)	3,50	6,00	8,50	10,42	11,67	12,50	14,17	15,83
	Expédition de 4.000 kg. (tarif général de petite vitesse, 3e classe)	3,12	5,00	6,87	7,81	8,75	9,37	10,62	11,87
	Expédition de 5.000 kg. (tarif général de petite vitesse, 3e classe)	2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7,50	8,50	9,50
	2° VINS EN FUTS.								
Nord.	Tarif général	3,00	6,00	9,00	12,00	17,50	23,00	33,00	»
	Tarif spécial (par wagon d'au moins 4 tonnes)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,00	18,00	24,00	»
Est...	Tarif général	2,75	5,50	8,25	11,00	16,00	21,00	31,00	40,00
	Tarif spécial (sans condition de tonnage)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,50	19,00	28,00	36,00
État belge.	Expédition de 100 kg. (tarif de grande vitesse)	12,00	17,00	22,00	26,00	34,00	40,00	48,00	56,00
	Expédition de 200 kg. (tarif général de petite vitesse, 1re classe)	7,00	12,00	17,00	21,00	29,00	35,00	43,00	51,00
	Expédition de 300 kg. (tarif général de petite vitesse, 1re classe)	4,67	8,00	11,33	14,00	19,33	23,33	28,67	34,00
	Expédition de 400 k. et au-dessus (tarif général de petite vitesse, 1re classe)	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,50	25,50
	Exportation et importation maritime par 5 tonnes (tarif spécial)	3,25	5,50	7,75	9,25	12,00	14,00	17,00	20,00
	3° BIÈRES EN FUTS.								
Nord.	Tarif général	3,00	6,00	9,00	12,00	17,50	23,00	33,00	»
	Tarif spécial (par wagon d'au moins 4 tonnes)	2,00	4,00	6,00	8,00	11,00	14,00	18,00	»
Est...	Tarif général	2,75	5,50	8,25	11,00	16,00	21,00	31,00	40,00
	Tarif spécial (sans condition de tonnage)	2,00	4,00	6,00	8,00	12,00	15,50	19,50	23,50

		PRIX PAR TONNE à							
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
3° BIÈRES EN FUTS (suite).									
État belge.	Expédition de 100 kg (tarif de grande vitesse)	12,00	17,00	22,00	26,00	34,00	40,00	48,00	56,00
	Expédition de 200 kg. (tarif de petite vitesse, 1re classe)	7,00	12,00	17,00	21,00	29,00	35,00	43,00	51,00
	Expédition de 300 kg. (tarif de petite vitesse, 1re classe)	4,67	8,00	11,33	14,00	19,33	23,33	28,67	34,00
	Expédition de 400 à 3.000 kg. (tarif de petite vitesse, 1re classe)	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21.50	25,50
	Expédition de 4.000 kg. (tarif de petite vitesse, 1re et 2e classes)	3,50	6,00	8,50	10,50	11,75	13,12	15,62	18,12
	Expédition de 5.000 kg. (tarif de petite vitesse, 2e classe)	3,00	5,00	7,00	8,00	9,50	10,50	12,50	14,50
	Exportation et importation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial)	2,75	4,50	6,25	7,13	8,25	9,00	10,50	12,00
4° POMMES DE TERRE.									
Nord.	Tarif général	3,00	6,00	9,00	12,00	17,50	23,00	33,00	»
	Tarif spécial (par wagon de 5 tonnes)	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9.50	11,75	»
Est.	Tarif général (emballées)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,50	19,00	28,00	36,00
	Tarif spécial (en sacs sans condition de tonnage ou en vrac par 5 tonnes)	2,00	3,25	4,25	5,25	7,25	9,25	11,75	14,25
État belge.	Expédition de 100 à 5.000 kg. (tarif général)	Comme pour les céréales.							
	Exportation maritime (par 10 tonnes)	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
5° BETTERAVES.									
Nord...	Tarif spécial (par wagon de 5 tonnes)	1,50	3.00	4,00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
Est...	Tarif spécial (par wagon de 5 tonnes)	1,50	2,25	3,00	3,75	4.90	6.00	8,00	10,00
État belge. — Tarif général, 4e classe		2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
6° FOURRAGES SECS ET PAILLE DE CÉRÉALES									
Nord.	Tarif spécial (par wagon complet de 4 tonnes)	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	11,75	»
Est...	Tarif spécial (par wagon complet de 5 tonnes)	1,75	2,75	3,75	4,75	5,90	7,00	9,00	11,00
État belge. — Tarif général		2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7,50	8,50	9,50
7° COMBUSTIBLES MINÉRAUX.									
Nord.	Tarif spécial (houille et coke, par wagon de 5 tonnes)	1,50	3,00	4,00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
Est...	Tarif spécial (houille par 10 tonnes et coke par 6 tonnes)	1,75	2,75	3,75	4,75	5,90	7,00	9,00	11 00
État belge.	Tarif général	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
	Exportation maritime, par 100 tonnes (tarif spécial)	»	»	»	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00

		PRIX PAR TONNE à							
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
8° BOIS DE CONSTRUCTION.									
Nord.	Bois de charpente en grume et frises, par 5 tonnes (tarif spécial).....	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	11,75	»
	Bois de charpente équarri, madriers et planches, par 5 tonnes (tarif spécial).....	1,50	3,00	4 00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
Est...	Bois de charpente, planches et frises, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial).	1,75	2,75	3,75	4,75	5,90	7,00	9,00	11,00
État belge.	Bois de construction, madriers et planches (tarif général, 3e classe).	2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7,50	8,50	9,50
	Frises tarif général	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,50	25,50
	Frises à l'exportation et à l'importation maritime, par 5 tonnes (tarif spécial).....	3,25	5,50	7,75	9,25	12,00	14,00	17,00	20,00
	Frises à l'exportation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial).....	2,75	4,50	6,25	7,13	8,25	9 00	10,50	12,00
9° MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.									
Nord.	Pierres de taille brutes, par 5 tonnes (tarif spécial).....	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	11,75	»
	Moellons, briques, tuiles, par 5 tonnes (tarif spécial).....	1,50	3,00	4,00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
	Moellons, briques, tuiles, par 10 tonnes. Pavés, sable, cailloux, gravier, matériaux d'empierrement et ardoises, par 10 tonnes (tarif spécial).....	1,25	2,50	3,50	4,50	5,75	7,00	8,50	»
	Pavés, sable, cailloux, gravier, matériaux d'empierrement, par 10 tonnes (tarif spécial).....	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	7,40	»
	Plâtre, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial).....	1,50	3,00	4,00	5,00	5,75	6,60	6,60	»
	Plâtre, par wagon de 10 tonnes (tarif special.....	1,25	2,50	3,50	4,50	4,60	5,65	6,60	»
Est...	Tous les matériaux ci-dessus, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial)..	1,50	2,25	3,00	3,75	4,90	6,00	8,00	10,00
État belge.	Pierres de taille, tuiles et chaux (tarif général, 3e classe).....	2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7 50	8,50	9,50
	Ardoises, briques et autres matériaux (tarif général, 4e classe)	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5 50	6,50	8,00
	Sable, gravier, pierrailles et pavés à l'exportation maritime, par 100 tonnes (tarif spécial	»	»	»	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00
	Briques, chaux, gravier, moellons, sable, pavés et pierrailles à l'exportation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial).....	»	2,20	2,20	2,60	3,90	5,00	6,00	8,00
	Chaux et pierres de taille à l'exportation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial)	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00

		PRIX PAR TONNE à							
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
10° MINERAIS DE FER, FONTES BRUTES, FERS LAMINÉS, CHARPENTES DE FER.									
Nord.	Minerais de fer, fonte brute, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial)..	1,50	3,00	4,00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
	Minerais de fer, par wagon de 10 tonnes (tarif spécial).....	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	7,40	»
	Fers laminés, charpentes en fer, acier brut en barres, tôle de fer ou d'acier non ouvrée, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial).....	1,75	3,50	4,75	6,00	7,75	9,50	11,75	»
	Acier en bandes ou en feuilles, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial).	2,00	4,00	6,00	8,00	11,00	14,00	18,00	»
Est...	Minerais de fer, par wagon de 5 tonnes (tarif spécial).....	1,00	1,75	2,40	3,00	4,00	5,00	7,00	9,00
	Fonte brute (tarif spécial).....	1,75	2,75	3,75	4,75	5,90	7,00	9,00	11,00
	Fer en barres, cornières (tarif spécial).....	1,00	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00	11,75	14,25
	Acier brut ou acier en barre (tarif spécial).....	2,00	3,25	4,25	5,25	7,25	9,25	11,75	14,25
	Charpentes en fer (tarif spécial)....	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	16,00	20,00
	Tôle de fer ou d'acier. Tarif spécial. de.....	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	16,00	20,00
	Tôle de fer ou d'acier. Tarif spécial. à.....	2,00	3,25	4,25	5,25	7,25	9,25	11,75	14,25
État belge.	Minerais de fer et fonte brute (tarif général).....	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
	Minerais à l'exportation maritime, par 100 tonnes (tarif spécial).....	»	»	»	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00
	Minerais à l'exportation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial).....	»	2,20	2,20	2,60	3,90	5,00	6,00	8,00
	Minerais de fer à l'importation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial)	2,00	3,00	3,75	4,00	4,50	5,00	6,00	7,00
	Charpentes en fer (tarif général 2e classe).....	3,00	5,00	7,00	8,00	9,50	10,50	12,50	14,50
	Fers en barres, Tôles et aciers. Tarif général 2e à 3e classe. de..	2,50	4,00	5,50	6,25	7,00	7,50	8,50	9,50
	Fers en barres, Tôles et aciers. Tarif général 2e à 3e classe. à...	3,00	5,00	7,00	8,00	9,50	10,50	12,50	14,50
	Fers et aciers à l'exportation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial).	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
11° MATIÈRES TEXTILES ET TISSUS.									
a COTONS BRUTS.									
Nord.	Tarif spécial (par wagon de 5 tonnes).	2,50	5,00	7,50	10,00	14,00	18,00	24,00	»
État belge.	Tarif général, 2e classe.....	3,00	6,00	7,00	8,00	9,50	10,50	12,50	14,50
	Importation maritime, par 10 tonnes (tarif spécial.....	2,75	4,50	6,25	7,13	8,25	9,00	10,50	12,00

		PRIX PAR TONNE à							
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	b. LAINE.								
Nord.	Laine brute ; laine cardée, lavée, peignée, sans condition de tonnage (tarif spécial)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,00	18,00	24,00	»
Est...	Laine brute, sans condition de tonnage (tarif spécial)	2,50	5,00	7,50	10,00	14,50	19,00	28,00	36,00
	Laine cardée, lavée, peignée, sans condition de tonnage (tarif spécial)	2,75	5,50	8,25	11,00	16,00	21,00	31,00	40,00
État belge.	Laine non peignée, ni cardée (tarif général, 2e classe)	3,00	5,00	7,00	8,00	9,50	10,50	12,50	14,50
	Laine peignée ou cardée (tarif général, 1re classe)	3 50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,50	25,50
	c. FILS POUR TISSAGE.								
Nord.	Fils de chanvre, de coton, de jute, de lin et de laine (tarif général)	4,00	8,00	12,00	16,00	23,50	31,00	46,00	»
Est...	Fils de chanvre, de coton, de jute, de lin et de laine (tarif général)	4,00	8,00	12,00	16,00	23,50	31,00	46,00	60,00
	Fils de chanvre, de coton, de jute, de lin, écrus (tarif général)	3,50	7,00	10,50	14,00	20,50	27,00	40,00	52,00
	Laine et coton filés pour tissage, sans condition de tonnage (tarif spécial)	2,75	5,50	8,25	11,00	16,00	21,00	31,00	40,00
État belge.	Fils de chanvre, de coton, de lin et de laine (tarif général, 1re classe)	3,50	6,00	8,50	10,50	14,50	17,50	21,50	25,50
	Fils de chanvre, de lin, de laine, à l'exportation maritime, par 5 tonnes (tarif spécial)	3 25	5,50	7,75	9,25	12,00	14,00	17,00	20,00
	Fils de chanvre et de lin, à l'importation maritime, par 5 tonnes (tarif spécial)	3,25	5,50	7,75	9,25	12,00	14,00	17,00	20,00
	d. TISSUS.								
Nord.	Tissus de coton, de laine ou mixtes (tarif général)	4,00	8,00	12,00	16,00	23,50	31,00	46,00	»
Est...	Tissus divers (tarif général)	4,00	8,00	12,00	16,00	23,50	31,00	46,00	60,00
État belge.	— Comme pour les vins en fûts (tarif général)	»	»	»	»	»	»	»	»
	12° ENGRAIS ET AMENDEMENTS.								
Nord.	Tarif spécial (par 5 ou 10 tonnes) de	1,00	1,75	2,50	3,15	4,40	5,65	7,40	»
	Tarif spécial (par 5 ou 10 tonnes) à	1,50	3,00	4,00	5,00	6,50	8,00	10,00	»
Est...	Tarif spécial (par 5 tonnes). de	1,00	1,75	2,40	3,00	4,00	5,00	7,00	9,00
	Tarif spécial (par 5 tonnes). à	1 50	2,25	3,00	3,75	4,90	6,00	8,00	10,00
État belge.	Tarif général, 4e classe	2,00	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50	8,00
	Chaux, cendres de chaux, bones de ville, résidus de la fabrication du sucre, par 10 tonnes (tarif spécial).	1,50	2,00	2,50	3,00	4,00	5,00	6,00	»

Le tableau précédent montre que nos tarifs sont en général plus avantageux pour les petites distances et pour les expéditions de détail, surtout en ce qui concerne les marchandises de valeur.

La différentiation très rapide de la base des tarifs belges leur donne l'avantage pour les grandes distances.

Somme toute et dans leur ensemble, les tarifs belges sont certainement plus bas que les tarifs français. Il ne faut pas oublier cependant que le parcours moyen des marchandises est plus faible en Belgique. Bien que les statistiques ne soient pas très instructives à cet égard, puisque chaque unité de trafic est comptée autant de fois qu'elle emprunte de réseaux différents, nous rappellerons, à titre d'indication, les chiffres suivants extraits de la statistique internationale pour 1882 : Belgique, 72 kilomètres ; Nord, 102 kilomètres ; Est, 113 kilomètres.

Il convient, en outre, de remarquer que nous avons un assez grand nombre de prix fermes, donnant pour les relations importantes des bases sensiblement inférieures à celles des barèmes.

Voici quelques chiffres minima empruntés aux tarifs des réseaux du Nord et de l'Est et rapprochés des minima de l'État belge :

	NORD			EST		
	DISTANCE	BASE	BASE MINIMUM en Belgique pour la même distance	DISTANCE	BASE	BASE MINIMUM en Belgique pour la même distance
	km.	c.	c.	km.	c.	c.
Vins en fûts	306	4.9	3.6	»	6	»
Pommes de terre	306	3.2	2.1	»	»	»
Combustibles minéraux	304	2.3	2 »	»	»	»
Pierres de taille	310	2.5	2.1	301	2.7	2.2
Minerais de fer	»	»	»	165	2.1	2 »
Fonte brute	310	2.9	2.1	»	»	»
Coton brut	286	4.9	3.6	»	»	»
Engrais	310	2.1	2 »	»	»	»

Les chiffres précédents confirment l'appréciation que nous avions formulée : les minima des bases belges sont sensiblement inférieurs aux minima des bases françaises.

Nous aurions encore à tenir compte des tarifs communs ou internationaux ; mais l'examen de ces tarifs nous entraînerait beaucoup trop loin et nous ferait sortir du cadre de cette étude, dont l'objet est surtout d'indiquer le système, les mérites et les défauts de la tarification dans les différents pays.

b. Animaux. — Pour les animaux comme pour les marchandises, nous présentons, sous forme de tableau, les résultats de la comparaison entre les tarifs français du Nord et de l'Est et les tarifs du réseau de l'État belge.

			PRIX (1) à 25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	Tarif général par tête	Chevaux, bœufs, vaches, mulets, poulains	2,50	5,00	7,50	10,00	15,00	20,00	30,00	»
		Veaux et porcs	1,00	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00	12,00	»
		Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,50	1,00	1,50	2,00	3,00	4,00	6,00	»
	Tarif spécial par wagon	Chevaux, bœufs, vaches, mulets, veaux et porcs (wagon de 12 m. q. au plus)	8,75	17,50	26,25	35,00	52,50	70,00	105,00	140,00
		Chevaux, bœufs, vaches, mulets, veaux et porcs (wagon de plus de 12 m. q.)	12,50	25,00	37,50	50,00	75,00	100,00	150,00	200,00
		Moutons, brebis, agneaux et chèvres (wagon à 1 plancher)	8,75	17,50	26,25	35,00	52,50	70,00	105,00	140,00
		Moutons, brebis, agneaux et chèvres (wagon à 2 planchers)	12,50	25,00	37,50	50,00	75,00	100,00	150,00	200,00
Est	Tarif général		(Comme pour le réseau du Nord)							
	Tarif spécial par wagon : chevaux, bœufs, mulets, vaches, poulains, veaux, porcs (2)		12,50	25,00	33,75	42,50	60,00	77,50	107,50	137,50
	Tarif spécial par mètre superficiel : moutons, brebis, agneaux et chèvres		0,50	1,00	1,50	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00
État belge Tarif général	1re catégorie	Voir page 542 la définition des catégories	6,00	9,00	12,00	14,25	18,75	21,75	25,75	29,75
	2e —		9,00	13,50	18,00	21,40	28,15	32,65	38,65	44,65
	3e —		12,00	18,00	24,00	28,50	37,50	43,50	51,50	59,50

Ici encore, l'avantage est à la France pour les petites distances et pour les expéditions partielles; il appartient au contraire à la Belgique pour les grandes distances et pour les expéditions par wagon complet.

(1) Non compris les frais de manutention.

(2) La Compagnie de l'Est a, en outre, pour un grand nombre de relations, un tarif à base de 0 fr. 30.

CHAPITRE IX

TARIFS ITALIENS POUR LES MARCHANDISES

§ 1. — TARIFS POUR LES TRANSPORTS EN GRANDE VITESSE

1. **Observations préliminaires.** — Une loi du 27 avril 1885 a remanié complètement le régime des chemins de fer italiens et les a répartis en trois réseaux, à savoir : celui de la Méditerranée, celui de l'Adriatique et celui de la Sicile.

Ces trois réseaux appliquent, en vertu de leur acte de concession, les mêmes tarifs généraux; l'uniformité existe, en outre, pour un grand nombre de tarifs spéciaux.

Les indications sommaires que nous allons fournir sur ces tarifs montreront leur grande analogie avec les tarifs français.

Avant d'en aborder l'étude, nous devons encore rappeler que les transports en grande vitesse sont frappés d'un impôt de 13 °/₀ et les transports en petite vitesse d'un impôt de 2 °/₀.

2. **Tarif général.** — *a.* Marchandises. — Le prix fixé par le tarif général, pour les transports de marchandises en grande vitesse, est de 0 fr. 40 par tonne et par kilomètre, non compris l'impôt, ou de 0 fr. 452, y compris l'impôt.

Un prix particulier de 0 fr. 50, non compris l'impôt, et de 0 fr. 565, y compris l'impôt, est fixé pour les cocons de vers à soie :

Le chargement et le déchargement sont effectués par l'Administration, sans rémunération supplémentaire.

Le minimum de taxe est de 0 fr. 70, impôt compris.

Nous devons rappeler que la grande vitesse proprement dite, telle qu'on l'entend en France, existe exclusivement pour les expéditions de 50 kg. au plus : seules, ces expéditions doivent être transportées par le premier train omnibus ou mixte, deux heures après la remise. Pour les expéditions de plus de 50 kg., le délai est calculé à raison de 24 heures par 250 kilomètres et court de l'expiration des 18 heures qui suivent la remise entre les mains de la Compagnie.

b. Chevaux. — Les chevaux sont admis au transport en grande vitesse dans les wagons-écuries.

Le prix par tête et par kilomètre est :

pour 1 cheval	chargés dans le même wagon	fr. de 0,28,	sans l'impôt, et	fr. de 0,3164,	avec l'impôt
pour 2 chevaux		de 0,22,	—	0,2486	—
pour 3 ou 4 chevaux		de 0,18,	—	0,2034	—

3. **Tarifs spéciaux.** — Neuf tarifs spéciaux communs, applicables aux relations intérieures et aux relations communes, sont en outre en vigueur sur les trois réseaux, à savoir : 1. Petits paquets jusqu'à 10 kilogrammes. — 2. Messagerie (expéditions de plus de 10 kg.). — 3. Denrées alimentaires et produits horticoles. — 4. Cocons. — 5. Récipients vides. — 6. Glace et neige. — 7. Bière en fûts ou en barils. — 8. Feuilles de mûrier. — 9. Journaux (1).

Presque tous ces tarifs sont à base décroisssante dans le système belge. Seuls, les trois premiers méritent ici quelques explications.

a. Tarif des petits paquets. — Les expéditions sont divisées en 4 séries, suivant que leur poids ne dépasse pas 2 kilogrammes ou qu'il est compris entre 2 et 4 kilogrammes, entre 4 et 7 kilogrammes, enfin entre 7 et 10 kilogrammes.

A chaque série correspond une échelle de taxes, suivant la longueur du parcours. Voici quels sont les prix, impôt compris :

DISTANCES	SÉRIES A	SÉRIES B	SÉRIES C	SÉRIES D	DISTANCES	SÉRIES A	SÉRIES B	SÉRIES C	SÉRIES D
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	km.	fr.	fr.	fr.	fr.
de 1 à 50	0,30	0,35	0,55	0,60	de 701 à 750	0,60	1,15	2,05	2,35
51 à 100	0,30	0,40	0,55	0,60	751 à 800	0,60	1,20	2,15	2,50
101 à 150	0,30	0,50	0,65	0,70	801 à 850	0,65	1,25	2,30	2,70
151 à 200	0,35	0,55	0,65	0,70	851 à 900	0,65	1,30	2,40	2,85
201 à 250	0,35	0,60	0,75	0,85	901 à 950	0,70	1,40	2,50	3,00
251 à 300	0,40	0,65	0,80	1,05	951 à 1.000	0,70	1,45	2,60	3,20
301 à 350	0,40	0,70	1,00	1,25	1.001 à 1.100	0,75	1,50	2,80	3,35
351 à 400	0,40	0,75	1,15	1,50	1.101 à 1.200	0,80	1,60	2,95	3,55
401 à 450	0,50	0,80	1,30	1,60	1.201 à 1.300	0,85	1,70	3,15	3,70
451 à 500	0,50	0,85	1,50	1,70	1.301 à 1.400	0,95	1,85	3,30	3,85
501 à 550	0,60	0,95	1,60	1,85	1.401 à 1.500	1,00	1,95	3,45	4,05
551 à 600	0,60	1,00	1,70	1,95	1.501 à 1.600	1,05	2,05	3,65	4,20
601 à 650	0,60	1,05	1,85	2,05	1.601 à 1.700	1,10	2,15	3,80	4,40
651 à 700	0,60	1,10	1,95	2,15	1.701 à 1.800	1,15	2,30	4,00	4,55

(1) Le réseau sicilien a des tarifs spéciaux intérieurs un peu différents, qu'il est sans intérêt de reproduire.

b. Tarif de la messagerie. — Les bases de ce tarif sont les suivantes :

		BASE INITIALE de 1 à 100 km.	TAXE SUPPLÉMENTAIRE PAR KILOMETRE de 101 à 200 km.	de 201 à 300 km.	de 301 à 400 km.	de 401 à 500 km.	de 501 à 600 km	de 601 à 700 km.	de 701 à 800 km.	de 801 à 900 km.	de 901 à 1.000 km.	au delà de 1.000 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1. Expéditions de 200 kg. au plus	sans l'impôt	0,40	0,35	0,25	0,25	0,18	0,15	0,14	0,14	0,12	0,12	0,10
	impôt compris	0,4520	0,3955	0,2825	0,2825	0,2034	0,1695	0,1582	0,1582	0,1356	0,1356	0,1130
2. Expéditions de 200 kg. à 1.000 kg.	sans l'impôt	0,35	0,23	0,18	0,18	0,15	0,15	0,14	0,14	0,12	0,12	0,10
	impôt compris	0,4068	0,2938	0,2034	0,2034	0,1695	0,1695	0,1582	0,1582	0,1356	0,1356	0,1130
3. Expéditions de plus de 1.000 kg.	sans l'impôt	0,32	0,25	0,17	0,17	0,14	0,14	0,14	0,13	0,12	0,12	0,10
	impôt compris	0,3616	0,2825	0,1921	0,1921	0,1582	0,1582	0,1582	0,1469	0,1356	0,1356	0,1130

Les prix des expéditions de plus de 10 kilogrammes ne peuvent être inférieurs à ceux de la série *D* du tarif des petits paquets.

Pour les expéditions de 10 à 200 kg., on applique ceux de la série 2, calculés pour un poids de 210 kg., s'ils sont plus avantageux.

De même pour les expéditions de 201 à 1 000 kg., on applique ceux de la série 3 calculés pour un poids 1 010 kg., s'ils sont plus favorables à l'expéditeur.

c. Tarif des denrées alimentaires. — Les expéditions sont divisées en deux catégories, suivant qu'elles ne dépassent pas ou qu'elles excèdent 500 kg.; elles sont taxées sur les bases suivantes :

	BASE INITIALE de 1 à 100 km	TAXE SUPPLÉMENTAIRE PAR KILOMÈTRE de 101 à 200 km.	de 201 à 300 km.	de 301 à 400 km.	de 401 à 500 km.	de 501 à 600 km.	de 601 à 700 km.	de 701 à 800 km.	de 801 à 900 km.	de 901 à 1.000 km.	au delà de 1 000 km.
	fr	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1° Expéditions de 500 kg. au plus. — sans l'impôt	0,22	0,20	0,16	0,16	0,14	0,14	0,12	0,12	0,10	0,10	0,08
1° Expéditions de 500 kg. au plus. — impôt compris	0,286	0,260	0,208	0,208	0,182	0,182	0,156	0,156	0,130	0,130	0,104
2° Expéditions plus de 500 kg. — sans l'impôt	0,20	0,18	0,15	0,15	0,13	0,13	0,12	0,12	0,10	0,10	0,06
2° Expéditions plus de 500 kg. — impôt compris	0,260	0,208	0,195	0,195	0,169	0,169	0,156	0,156	0,130	0,130	0,078

Les prix des expéditions de plus de 10 kg. ne peuvent être inférieurs à ceux de la série *D* du tarif des petits paquets. Ce tarif est d'ailleurs seul applicable pour les expéditions dont le poids ne dépasse pas 10 kg.

Pour les expéditions de moins de 500 kg., l'expéditeur peut réclamer les prix des expéditions de plus de 500 kg., calculés sur un poids minimum de 510 kg., s'ils lui sont plus avantageux.

Certaines denrées, telles que gibier, lait, fruits frais, peuvent être transportées par les trains directs, moyennant une surtaxe de 50 °/₀.

4. **Comparaison avec les tarifs français.** — Parmi les tarifs français, ceux qu'il est le plus intéressant de comparer aux tarifs italiens sont les tarifs du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

a. Petits paquets. — Pour les petits paquets, la Compagnie de Lyon a, comme les autres Compagnies françaises, outre le tarif des colis postaux à 0 fr. 60, celui des colis de 3 à 5 kg. au prix uniforme de 1 fr. 20.

De plus, le tarif général reste applicable, s'il est plus avantageux pour l'expéditeur : c'est ainsi que les colis de 0 à 5 kg. ne paient que 0 fr. 40 (non compris le droit d'enregistrement) jusqu'à 150 km., 0 fr. 45 de 151 à 168 km., 0 fr. 50 de 169 à 186 km., etc. ; ils n'atteignent la taxe de 1 fr. 20, y compris l'enregistrement, qu'à la distance de 191 km.

Ainsi le tarif français, quoique moins favorable pour les expéditions d'un très faible poids et pour les petits parcours, est plus avantageux dans son ensemble.

b. Messagerie. — Ici, nous sommes obligé de rapprocher le tarif général français du tarif spécial italien. Les résultats de cette comparaison sont consignés dans le tableau ci-après ; tous les prix portés à ce tableau comprennent l'impôt pour l'un et l'autre des deux pays ; il en sera de même dans les tableaux suivants.

		50 kilomètres		100 kilomètres		200 kilomètres		300 kilomètres		400 kilomètres		500 kilomètres		750 kilomètres		1000 kilomètres	
		ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Expéditions de	10 kg..... prix par colis	0,60	0,40	0,60	0,55	0,70	1,15	1,05	1,70	1,50	2,25	1,70	2,80	2,35	4,20	3,20	5,55
	30 kg..... prix par colis	0,70	0,90	1,35	1,70	2,55	3,40	3,40	5,05	4,25	6,70	4,85	8,35	6,05	12,55	7,10	16,70
Expéditions de	40 à 200 kg.. prix par tonne	22,60		45,20		84,75		113 »		141,25		161,[illegible]9		202,27		237,30	
	200 à 1000 kg. prix par tonne	20,31	23,95	40,68	46,10	70,06	90,45	90,40	134,80	110,70	179,15	127,69	223,50	168,37	334,40	203,40	445,30
	plus de 1000 kg. prix par tonne	18,08		36,16		64,41		89,62		102,83		118,65		157,63		192,10	

Ainsi, les prix italiens sont notablement inférieurs aux prix français, surtout pour les longs parcours, par suite de l'abaissement très rapide de la taxe supplémentaire kilométrique.

c. Denrées alimentaires. — La Compagnie de Lyon a un tarif spécial pour les denrées ; mais ce tarif n'est applicable qu'aux expéditions pesant au moins 50 kg. ou payant pour ce poids. La comparaison du tarif spécial du réseau italien doit donc être faite, au-dessous de 50 kg. avec le tarif général, et au-dessus de 50 kg., avec le tarif spécial de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

			25 kilomètres		50 kilomètres		100 kilomètres		200 kilomètres		300 kilomètres		400 kilomètres		500 kilomètres		1.000 kilomètres	
			ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Expéditions de	20 kg.	Prix par expédition..	0,60	0.40	0,60	0,60	0,60	1,15	0,95	2,25	1,35	3,35	1,65	4,45	2,00	5,60	3,30	11.10
	30 kg.		0,60	0,45	0,60	0,90	0,75	1,65	1,40	3,10	1,95	4,55	2,50	5,90	3,00	7,20	4,95	12,20
Expéditions de	50 à 500 kg.	Prix par tonne	6,22	9,40	12,43	17,15	24,86	32,55	47,46	62,10	65,54	90,45	83,62	117,55	99,44	143,45	164,98	254,30
	50 à 1.000 kg.		5,65	9,40	11,30	17,15	22,60	32,55	40,68	62,10	57,63	90,45	74,58	117,55	89,27	143,45	153,68	254,30
	plus de 1.000 k. (1)		5,65	»	11,30	11,10	22,60	22,20	40,68	44,35	57,63	65,30	74,58	86,25	89,25	105,95	153,68	195,90

(1) Les réductions de prix, dont bénéficient, sur le réseau de Lyon, les expéditions de plus de 1.000 kg., ne s'appliquent qu'à un petit nombre de marchandises. Pour les autres, le prix de la tonne reste le même, tant au-dessous qu'au-dessus de 1.000 kg.

d. Chevaux en wagons-écuries. — Il existe, sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, un tarif pour le transport de tous les animaux en grande vitesse et notamment des chevaux, soit en wagon à bestiaux, soit en wagon-écurie au delà de 300 km.

Nous ne ferons la comparaison que pour les chevaux en wagon-écurie.

	300 km.		400 km.		600 km.		800 km.		1000 km.	
	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.	ITALIE	P.-L.-M.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Expédition de 2 chevaux.....	147,55	108	198,90	143	295,10	207	397,75	265	497,20	318
Expédition de 3 chevaux.....	182,16	144	244,10	190	366,10	276	488,15	354	610,20	424
Expédition de 4 chevaux.....	244,10	180	324,85	238	488,16	345	650,90	442	813,60	530

§ 2. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE

1. Classification des marchandises. — Les marchandises sont divisées en huit classes. Cette classification, qui a beaucoup d'analogie avec la sérification française, est basée sur la valeur des marchandises, sur leur volume, sur leur conditionnement, sur l'étendue de la responsabilité du transporteur ; quelques articles supposent l'expédition par wagon complet.

Quand les colis contiennent des marchandises appartenant à plusieurs classes, la taxe est établie d'après la classe la plus élevée.

Le minimum de poids est de 50 kg.

Les expéditions d'un poids inférieur à 50 kg. et composées de marchandises de diverses natures sont taxées d'après le poids effectif et la classe de chacun de leurs éléments, en arrondissant les poids élémentaires de 10 en 10 kg. et en ajoutant au poids de la marchandise qui appartient à la classe la plus élevée l'appoint nécessaire pour former le minimum de 50 kg.

2. Tarif général. — Les taxes du tarif général sont proportionnelles à la distance. La base par tonne et par kilomètre est la suivante :

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	4e CLASSE	5e CLASSE	6e CLASSE	7e CLASSE	8e CLASSE
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Sans l'impôt	0,16	0,14	0,12	0,10	0,08	0,07	0,06	0,05
Impôt compris.....	0,1632	0,1428	0,1224	0,102	0,0816	0,0714	0,0612	0,051

Les frais fixes sont fixés par tonne à 2 fr. sans l'impôt, ou 2 fr. 04 y compris l'impôt, pour les 5 premières classes, et à 1 fr. 20 sans l'impôt, ou 1 fr. 224 y compris l'impôt, pour les trois dernières classes. Ces frais comprennent le chargement, le déchargement et les droits de gare.

En principe, le chargement et le déchargement sont effectués par les soins de l'Administration. Celle-ci est cependant autorisée à déterminer les cas dans lesquels la manutention peut ou doit être effectuée par l'expéditeur et le destinataire ; les frais fixes sont alors réduits de 0 fr. 51 (y compris l'impôt), pour chacune des opérations.

Si la marchandise a à parcourir trois réseaux, les frais fixes sont augmentés, pour l'Administration intermédiaire, d'un droit de transmission de 0 fr. 306 (impôt compris), pour les trois dernières classes.

3. **Tarifs spéciaux de petite vitesse accélérée.** — Le délai de transport pour les marchandises en petite vitesse se compose de 24 ou de 36 heures pour l'expédition (suivant que l'envoi a lieu d'une station principale ou d'une station secondaire); 24 heures, pour chaque section de 125 km. à parcourir; 1 jour à l'arrivée.

Ce délai est augmenté de 18 heures, pour les traversées de montagnes présentant des pentes supérieures à 2 %; de 12 heures, pour les transmissions de réseau à réseau; de 6 heures, pour les transmissions de ligne à ligne sur le même réseau, quand la marchandise doit changer de train au point d'embranchement.

Si le jour du départ ou le jour d'arrivée coïncide avec un jour de fête reconnu par l'État, notamment avec un dimanche, il s'ajoute au délai normal.

Les Compagnies italiennes ont un certain nombre de tarifs spéciaux communs, pour les transports qui comportent une vitesse plus grande. Le délai se calcule à raison de 24 heures par section de 225 km., plus 18 heures pour les opérations de service et 6 heures pour les transmissions de réseau à réseau. Il court du départ du premier train qui suit la remise du wagon chargé par les soins de l'expéditeur (à l'exclusion des trains directs et des autres trains qui ne font pas le transport des marchandises en grande vitesse), pourvu qu'il s'écoule au moins une heure entre la remise du wagon chargé et le départ.

Les transports par petite vitesse accélérée ne supportent que l'impôt de 2 % institué sur la petite vitesse.

Voici quelles sont les bases des tarifs spéciaux communs de petite vitesse accélérée, en vigueur sur les réseaux italiens.

a. *Denrées alimentaires par wagon complet.* — Base initiale de 0 fr. 612 par wagon, impôt compris. Taxe pour chaque kilomètre en sus, décroissant progressivement jusqu'à 0 fr. 204 pour les parcours au delà de 200 km.

Quand l'expédition dépasse 4 tonnes par wagon, la taxe est augmentée de 1/10 par tonne.

Le chargement et le déchargement sont faits par l'expéditeur et le destinataire.

b. *Vins indigènes en bouteilles par wagon complet de 8 tonnes.* — Base initiale de 0 fr. 612 par wagon. Taxe pour chaque kilomètre en sus, décroissant progressivement jusqu'à 0 fr. 357 pour les parcours de plus de 300 km.

c. *Vins indigènes en bouteilles par wagon complet de 10 tonnes.* — Base initiale de 0 fr. 714 par wagon. Taxe pour chaque kilomètre en sus, décroissant progressivement jusqu'à 0 fr. 408 pour les parcours de plus de 300 km.

d. *Vins indigènes en fûts par wagon complet de 8 tonnes.* — Base initiale de 0 fr. 7344 par wagon. Taxe pour chaque kilomètre en sus, décroissant jusqu'à 0 fr. 3264 pour les parcours au delà de 1.000 km.

e. *Vins indigènes en fûts par wagon complet de 10 tonnes.* — Base initiale de 0 fr. 816 par wagon. Taxe pour chaque kilomètre en sus, décroissant jusqu'à 0 fr. 3672 pour les parcours au delà de 1.000 km.

4. **Tarifs spéciaux de petite vitesse.** — *a.* Tarifs spéciaux communs aux trois réseaux. — Les Compagnies ont un grand nombre de

tarifs spéciaux communs, applicables tout à la fois aux relations intérieures (sauf exception pour le réseau sicilien) et aux relations communes. Tous ces tarifs sont à base décroissante dans le système belge. Les uns sont subordonnés à une condition de tonnage; d'autres au contraire s'appliquent aux expéditions de tout poids. La plupart stipulent des allongements de délais.

En cas de perte ou d'avarie de marchandises non assurées, la responsabilité de l'Administration est limitée à la valeur calculée d'après le prix courant (outre le remboursement du prix de transport); en cas de retard, l'indemnité est limitée au remboursement d'une part proportionnelle du prix de transport ou de la totalité, si le retard atteint le double du délai assigné.

Nous résumons dans le tableau suivant les principales indications sur ces tarifs spéciaux.

	BASES DES TAXES PAR TONNE			
	DROITS fixes	BASE initiale	LIMITE INFÉRIEURE DE LA TAXE par kilomètre en sus et distances correspondantes	
	fr.	fr.	fr.	
Tarifs sans condition de tonnage.				
Marchandises : 1re classe	2,04	0,1632	0,0816	au delà de 1.000 km.
— 2e classe	2,04	0,1428	0,0612	— 1.000 —
— 3e classe	2,04	0,1224	0,0459	— 1.000 —
— 4e classe	2,04	0,1020	0,0408	— 1.000 —
— 5e classe	2,04	0,0816	0,0357	— 1.000 —
— 6e classe	1,224	0,0714	0,0357	— 900 —
— 7e classe	1,224	0,0612	0,0357	— 700 —
— 8e classe	1,224	0,0510	0,0306	— 900 —
Cocons morts	2,04	0,306	0,1020	— 900 —
Tarifs avec condition de tonnage.				
Céréales, légumes secs et farines, par wagon de 8 tonnes (1)	1,224	0,0684	0,0306	au delà de 600 km.
Céréales, légumes secs et farines, par expédition de 50 tonnes (1)	1,224	0,0663	0,0306	— 800 —
Denrées alimentaires suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,53	0,0765 à 0,1326	0,0357 à 0,0408	— 800 — au delà de 900 —
Fruits, etc., suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0663 à 0,1122	0,0255 à 0,0408	— 800 — au delà de 800 —
Eaux, boissons, spiritueux et vins, suivant la série, par wagon de 5 à 6 tonnes	1,224 à 1,53	0,0459 à 0,1326	0,0255 à 0,0459	— 600 — au delà de 800 —
Denrées coloniales et droguerie, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,53	0,1020 à 0,1530	0,0408 à 0,0561	— 700 — au delà de 800 —
Huiles végétales et matières grasses, suivant la série, par wagon de 5 à 6 tonnes	1,224 à 1,53	0,0612 à 0,1122	0,0306 à 0,0510	— 700 — au delà de 500 —
Matières textiles brutes, filées ou tissées, suivant la série, par wagon de 5 à 6 tonnes	1,224 à 1,53	0,0663 à 0,1530	0,0306 à 0,0561	— 800 — au delà de 800 —
Racines, semences, plantes, fourrages et autres produits végétaux, suivant la série, par wagon de 4 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0561 à 0,1122	0,0255 à 0,0408	— 600 — au delà de 800 —
Produits chimiques, industriels, et matières médicinales, suivant la série, par wagon de 1 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0561 à 0,1326	0,0255 à 0,0459	— 800 — au delà de 800 —
Matières pour la teinture et la tannerie, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0663 à 0,1428	0,0306 à 0,0459	— 700 — au delà de 800 —

(1) Pour ces deux tarifs, les variations de la base sont loin d'être régulières. Ils présentent des échelons intermédiaires à base de 0 fr. 0204 et de 0 fr. 0102.

	BASES DES TAXES PAR TONNE		
	DROITS fixes	BASE initiale	LIMITE INFÉRIEURE DE LA TAXE par kilomètre en sus et distances correspondantes
	fr.	fr.	fr.
Mercerie, quincaillerie, parfumerie et objets divers, suivant la série, par wagon de 3 à 5 tonnes	1,53	0,0918 à 0,1530	0,0408 au delà de 800 km. à 0,0510 au delà de 800 —
Estampes, cartes et objets de bureau, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,53	0,0714 à 0,1530	0,0306 — 600 — à 0,0561 au delà de 800 —
Produits de l'art céramique et verres, suivant la série, par wagon de 6 tonnes.	1,53	0,0714 à 0,1530	0,0306 — 700 — à 0,0561 au delà de 800 —
Produits animaux, suivant la série, par wagon de 5 à 6 tonnes	1,224 à 1,53	0,0561 à 0,1326	0,0306 — 700 — à 0,0408 au delà de 900 —
Minerais et métaux bruts, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0459 à 0,0918	0,0255 — 200 — à 0,0573 au delà de 800 —
Produits de l'industrie métallurgique, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes..	1,53	0,0714 à 0,1122	0,0306 — 700 — à 0,0408 au delà de 800 —
Machines et mécanismes, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,53	0,0612 à 0,1326	0,0306 — 700 — à 0,0408 au delà de 900 —
Bois bruts ou travaillés, suivant la série, par wagon de 4 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0510 à 0,1122	0,0255 — 800 — à 0,0408 au delà de 800 —
Matières bitumineuses, résineuses, et huiles minérales, suivant la série, par wagon de 6 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0510 à 0,0969	0,0255 — 800 — à 0,0408 au delà de 800 —
Terres et autres matières minérales non métallifères, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0459 à 0,0969	0,0255 — 600 — à 0,0408 au delà de 800 —
Marbres, pierres et autres matériaux de construction, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,530	0,0459 à 0,1122	0,0255 — 400 — à 0,0408 au delà de 800 —
Combustibles, suivant la série, par wagon de 6 à 8 tonnes	1,224	0,0459 à 0,0612	0,0204 — 700 — à 0,0255 au delà de 800 —
Engrais et amendements, suivant la série, par wagon de 5 à 8 tonnes	1,224 à 1,53	0,0612 à 0,0969	0,0255 — 800 — à 0,0408 au delà de 800 —

b. Tarifs communs a deux réseaux et tarifs intérieurs. — Le réseau Sicilien, ayant moins d'étendue que les réseaux de l'Adriatique et de la Méditerranée, a un certain nombre de tarifs spéciaux pour son trafic intérieur. Ces tarifs, dont l'étude n'offrirait pas d'intérêt, sont établis dans le système belge.

Nous devons encore signaler une série de tarifs spéciaux applicables

aux relations intérieures ou communes des deux réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique. Ils sont en général subordonnés à des conditions de provenance et parfois ne sont applicables que pour des destinations déterminées. Le nombre des prix fermes qu'ils comportent est extrêmement restreint.

Le caractère tout à fait exceptionnel des prix fermes est, d'ailleurs, un des traits caractérisques actuels de la tarification italienne.

Parmi les tarifs spéciaux applicables aux deux réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique, il y a lieu de mentionner un tarif de transit dont les bases sont les suivantes :

		BASES DES TAXES PAR TONNE				
		DROIT FIXE	BASE initiale jusqu'à 250 km.	TAXE PAR KILOMÈTRE EN SUS		
				de 251 à 400 km.	de 401 à 550 km.	au delà de 550 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re Série..	Sans condition de tonnage.....	1,53	0,0816	0,0765	0,0714	0,0663
	Expédition de 5 tonnes par wagon.		0,0765	0,0714	0,0663	0,0612
	Expédition par chargement complet.....		0,0663	0.0612	0,0561	0,0510
2e Série..	Sans condition de tonnage.....		0,0714	0,0663	0,0612	0,0561
	Expédition de 5 tonnes par wagon.		0,0663	0,0612	0,0561	0,0510
	Expédition par chargement complet.....		0,0561	0,0510	0,0459	0,0408

5. **Comparaison avec les tarifs français.** — *a* Petite vitesse accélérée. — La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée dont nous prenons les tarifs comme terme de comparaison, pour la petite vitesse de même que pour la grande vitesse, n'a qu'un tarif spécial pour le transport à petite vitesse accélérée, ou plutôt pour le transport à grande vitesse avec délai allongé. Il a été exclusivement créé en vue de l'exportation des marchandises expédiées de Paris vers Marseille et Cette.

Mais on ne doit pas perdre de vue que, sur les principales lignes françaises, le délai de transport est calculé à raison de 24 heures par 200 kilom. pour les marchandises taxées aux prix des quatre premières séries du tarif général, c'est-à-dire en particulier pour les denrées alimentaires et les vins.

b. Petite vitesse. — Voici un tableau qui récapitule les résultats du rapprochement entre les prix italiens et les prix français, frais fixes compris, pour un certain nombre d'articles importants et pour diverses distances. Ces prix sont empruntés, suivant les cas, soit aux tarifs généraux, soit aux tarifs spéciaux à l'exclusion des prix fermes.

		PRIX PAR TONNE OU PAR WAGON à							
		50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1° MARCHANDISES EN GÉNÉRAL.									
Italie.	Tarif général, suivant la classe (prix par tonne)	2,55 à 8,16	5,10 à 16,32	10,20 à 32,64	15,30 à 48,96	20,00 à 73,28	25,50 à 81,60	38,25 à 122,40	51,00 à 163,20
Italie.	Tarif spécial commun, sans condition de tonnage, suivant la série (prix par tonne)	2,55 à 8,16	5,10 à 16,32	9,69 à 31,62	14,28 à 45,90	18,87 à 60,18	22,95 à 73,44	32,385 à 101,75	40,80 à 124,50
P.-L.-M. — Tarif général (prix par tonne)		3,00 à 8,00	5,00 à 16,00	8,50 à 31,00	12,00 à 46,00	15,00 à 60,00	18,00 à 74,00	25,00 à 105,60	30,50 à 129,00
2° CÉRÉALES, LÉGUMES SECS ET FARINES.									
Italie.	Tarif général (prix par tonne)	3,570	7,14	14,28	21,42	28,56	35,70	53,55	71,40
Italie.	Tarif spécial commun. Par expédition de 8 tonnes (prix par tonne)	3,420	6,633	11,325	15,407	18,877	22,447	30,607	38,257
Italie.	Tarif spécial commun. Par expédition de 50 tonnes (prix par tonne)	3,315	6,120	10,404	13,876	16,426	20,506	30,401	38,256
P.-L.-M.	Tarif général (prix par tonne)	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
P.-L.-M.	Tarif spécial. Avoine, blé, froment, orge, sarrasin, seigle, par expédition de 1.000 kg. (prix par tonne)	3,10	5,25	9,50	13,50	16,75	20,00	28,30	34,50
P.-L.-M.	Tarif spécial. Farines, fèves sèches, haricots secs, lentilles, pois secs, riz, par expédition de 1.000 k. (prix par tonne)	4,00	6,25	10,75	14,50	17,75	21,00	29,30	35,50
3° VINS.									
Italie.	Tarif général. Vins indigènes en bouteilles (prix par tonne)	6,12	12,24	24,48	36,72	48,96	61,20	91,80	122,40
Italie.	Tarif général. Vins indigènes en fûts (prix par tonne)	4,08	8,16	16,32	24,48	32,64	40,80	61,20	81,60
Italie.	Tarif général. Vins étrangers (prix par tonne)	8,16	16,32	32,64	48,96	65,28	81,60	122,40	163,20
Italie.	Tarif spécial commun à vitesse accélérée. Vins indigènes en bouteilles, par wagon complet de 8 tonnes, à vitesse accélérée (prix par wagon)	30,60	61,20	107,10	153,00	188,70	224,40	313,65	402,90
Italie.	Tarif spécial commun à vitesse accélérée. Vins indigènes en fûts, par wagon complet de 10 tonnes, à vitesse accélérée (prix par wagon)	35,70	71,40	127,50	183,60	224,40	265,20	367,20	469,2
Italie.	Tarif spécial commun. Vins indigènes en bouteilles, par wagon de 6 tonnes (prix par tonne)	5,10	8,67	14,79	19,89	24,48	29,07	38,76	48,45
Italie.	Tarif spécial commun. Vins indigènes en futailles, par wagon de 6 tonnes (prix par tonne)	4,845	7,65	13,26	17,85	22,44	26,52	36,19	45,90
Italie.	Tarif spécial commun. Vins indigènes en fûts, par wagon de 6 tonnes (prix par tonne)	3,57	6,63	11,22	15,81	20,40	24,99	34,17	43,35

			PRIX PAR TONNE OU PAR WAGON à							
			50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	3° VINS (suite).									
P.-L.-M.	Tarif général.	Vins (prix par tonne)....	7,00	14,00	27,00	40,00	52,00	64,00	88,60	109,00
		Vins en fûts (prix par tonne)	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54 00	73,80	89,00
	Tarif spécial.	Vins en caisse ou en panier, par expédition de 1.000 kg. (prix par tonne).....	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
		Vins en fûts sans condition de tonnage (prix par tonne).....	4,50	9,00	17,00	23,50	30,00	35,00	47,40	57,00
		Vins en fûts, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	4,00	8,00	15,50	19,50	23,50	27,50	37,90	47,50
	4° POMMES DE TERRE.									
Italie.	Tarif général (prix par tonne).....		3,57	7,14	14,28	21,42	28,56	35,70	53,55	71,40
	Tarif spécial, par wagon de 8 tonnes (prix par tonne).....		3,315	5,610	9,69	13,77	17,34	24,48	30,09	35,70
P.-L.-M.	Tarif général.	Pommes de terre non emballées (prix par tonne).	6,00	12,00	23.00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
		Pommes de terre non emballées (prix par tonne).	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
	Tarif spécial.	Pommes de terre en sacs, par expédition de 1.000 kg. (prix par tonne)....	4,00	6,25	10,75	14,50	17,75	21,00	29,30	35,50
		Pommes de terre en vrac, par expédition de 5.000 kg. (prix par tonne)....	4,00	6,25	10,75	14,50	17,75	21,00	29,00	35,50
	5° ALCOOLS.									
Italie.	Tarif général.	Alcool en bouteille (prix par tonne).....	6,12	12,24	24,48	36,72	48,96	61,20	91,80	122,40
		Alcool en fûts (prix par tonne).....	5,10	10,20	20,40	30,60	40,80	51,00	76,50	102,00
	Tarif spécial. Alcool en fûts, par wagon de 6 tonnes (prix par tonne).		4,59	7,65	13.26	17,85	22,44	26,52	36,72	45.90
P.-L.-M.	Tarif général (prix par tonne).....		8,00	16,00	31,00	46,00	60,00	74,00	105,60	129,00
	Tarif spécial.	Alcool en fûts, sans condition de tonnage (prix par tonne).....	4,50	9,00	19,00	23,50	30,00	35,00	47,40	57,00
		Alcool en fûts, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	4,00	8,00	17,00	19,50	23,50	27,50	37.90	47,50
	6° HUILE D'OLIVE.									
Italie.	Tarif général.	Huile en bouteilles (prix par tonne).....	7,14	14,28	28,56	42.84	57,12	71,40	107,10	142,80
		Huile en outres, par wagon complet, et huile en fûts (prix par tonne).....	5,10	10,20	20,40	30,60	40,80	51,00	75,50	102,00
	Tarif spécial.	Huile en fûts, par wagon complet de 6 tonnes (prix par tonne.....	4,08	7,65	13,26	17,85	22,44	26,52	36,72	45,90

		PRIX PAR TONNE OU PAR WAGON à							
		50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
6° HUILE D'OLIVE (suite).									
P.-L.-M.	Tarif général. Huile d'olive en caisses (prix par tonne).....	7,00	14,00	27,00	40,00	52,00	64,00	90,40	109,00
	Tarif général. Huile d'olive en fûts (prix par tonne).....	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
	Tarif spécial. Huile d'olive en caisses ou en fûts, sans condition de tonnage (prix par tonne).	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
	Tarif spécial. Huile d'olive en caisses ou en fûts, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne)	4,50	9,00	17,00	23,50	30,00	35,00	47,40	57,00
7° FOURRAGES SECS ET PAILLE DE CÉRÉALES.									
Italie.	Tarif spécial. Foins et autres fourrages, paille en balles, par wagon de 5 t^nes (prix par t^ne).	3,315	6,12	10,71	14,79	18,87	22,95	31,865	40,80
	Tarif spécial. Foins et autres fourrages, paille en balles, par wagon de 6 t^nes (prix par t^ne).	3,05	5,61	9,69	13,26	16,83	20,40	28,05	35,70
P.-L.-M.	Tarif spécial. Fourrages et paille en bottes, par expédition de 4 tonnes (prix par tonne).....	3,10	5,25	9,50	13,50	16,75	20,00	28,30	34,50
8° COMBUSTIBLES MINÉRAUX.									
Italie.	Tarif spécial. Houille et coke par wagon complet de 8 tonnes (prix par tonne).....	2,55	5,10	8,16	11,22	14,28	16,83	23,205	29,58
P.-L.-M.	Tarif spécial. Houille et coke, par wagon complet (prix par tonne)..	3,00	5,00	8,50	12,00	15,00	18,00	25,00	30,50
9° BOIS DE CONSTRUCTION.									
Italie.	Tarif général. Bois bruts sciés ou équarris (prix par tonne	3,57	7,14	14,28	21,42	28,56	35,70	53,55	71,40
	Tarif spécial. Mêmes bois par wagon de 8 tonnes (prix par tonne	3,06	6,12	11,22	15,30	18,87	21,93	29,325	35,70
P.-L.-M.	Tarif général. Bois de charpente, madriers, planches (prix par tonne).	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
	Tarif spécial. Bois de charpente, bruts, débités ou façonnés, madriers, planches, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	3,00	5,00	8,50	12,00	15,00	18,00	25,00	30,50
10° MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.									
Italie.	Tarif spécial. Pierres de tailles brutes, chaux en sacs ou en fûts, plâtre, par wagon de 8 tonnes (prix par tonne).	2,805	5,10	9,18	12,24	15,30	17,85	24,225	30,60
	Tarif spécial. Moellons, briques, tuiles, sable, gravier, par expédition de 8 tonnes (prix par tonne).....	2,295	4,08	7,14	10,20	12,75	15,30	21,675	28,05

			PRIX PAR TONNE OU PAR WAGON à							
			50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
10° MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION (suite).			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
P.-L.-M.	Tarif spécial.	Pierres de taille brutes, moellons, briques, tuiles, sable, gravier, cailloux, plâtre, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).	3.00	4,50	7,00	9,50	12,00	14,50	21,00	26,00
		Chaux, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).	3.00	5.00	8,50	12,00	15,00	18,00	25,00	30,50
11° MINERAIS DE FER, FONTE BRUTE, FER LAMINÉ										
Italie.	Tarif spécial.	Minerais de fer, fonte brute, par wagon de 8 tonnes (prix par tonne).	2.295	4,08	7,65	10,20	12,75	15,30	21,675	28,05
		Fers en barres à T, T, en lames, acier brut en lingots, par wagon de 5 tonnes (prix par tonne).	3.315	6,63	11,73	16,32	20,40	23,97	32,895	40,80
		Fers en barres à T, à T, en lames, acier brut en lingots, par wagon de 8 tonnes (prix par tonne).	3.06	5.10	9,18	12,24	15,30	18,36	26,01	33,15
		Acier en barre, par wagon de 5 tonnes (prix par tonne).....	3.825	7,65	12,75	17,34	21,42	25,50	34,425	43,35
		Acier en barre, par wagon de 8 tonnes (prix par tonne).....	3.57	5,61	9,69	13,77	17,34	20,91	29,07	35,70
P.-L.-M.	Tarif spécial.	Minerais de fer par wagon complet (prix par tonne).	3,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	17,20	22,00
		Fers à T ou en barres, acier brut ou en barre, tôles de 2 m. au moins.. sans condition de tonnage. Prix par tonne	4,00	6.25	10.75	14,50	17.75	21,00	29,30	35,50
		Fers à T ou en barres, acier brut ou en barre, tôles de 2 m. au moins.. par expédition de 5 tonnes. Prix par tonne	4,00	8,00	15,50	19,50	23,50	27,50	37,90	47,50
12° MATIÈRES TEXTILES ET TISSUS.										
Italie.	Tarif spécial.	Coton brut en balles, par expédition de 6 tonnes (prix par tonne).....	4,59	8,16	13.77	19,38	24,48	29,07	38,25	45,90
		Laine brute en balles, par expédition de 4 tonnes prix par tonne.....	4,845	8,67	14.79	19,89	24,48	29,07	39,27	48,45
		Laine lavée en balles, par expédition de 4 tonnes (prix par tonne).....	5,61	11,22	19,38	26,52	33,15	39,78	54,57	66,30
		Fils de laine en balles, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne.....	6,63	14,24	22,44	30,60	38,25	45,39	60,18	74,40
		Fils de chanvre, de coton, de jute, de phormium, de lin, par 5 tonnes (prix par tonne).....	5,61	11,22	19,38	26,52	33.15	39,78	54,57	66,30

			PRIX PAR TONNE OU PAR WAGON à							
			50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1000 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
12° MATIÈRES TEXTILES ET TISSUS (suite).										
Italie.	Tarif spécial.	Tissus de laine, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	7,65	14,28	24,48	32,64	40,80	47,94	64,77	79,05
		Tissus de chanvre, de coton, de jute et de lin, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne)...	6,63	12,24	22,44	30,60	38,25	45,39	60,18	71,40
P.-L.-M.	Tarif spécial.	Coton brut en balles, par expédition de 5 tonnes..	4,50	9,00	17,00	23,50	30,00	35,00	47,40	57,00
		Laine brute en balles, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
		Laine lavée en balles, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
		Fils de laine et de lin, sans condition de tonnage (prix par tonne)...	7,00	14,00	27,00	40,00	52,00	64,00	90,40	109,00
		Fils de laine et de lin, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
		Fils de chanvre, de coton, de jute, de phormium, sans condition de tonnage (prix par tonne)...	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
		Mêmes fils, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	5,00	10,00	19,00	28,00	36,00	44,00	60,00	70,00
		Tissus de coton en vrac, sans condition de tonnage (prix par tonne)..	6,00	12,00	23,00	34,00	44,00	54,00	75,20	89,00
13° ENGRAIS ET AMENDEMENTS.										
Italie.	Tarif spécial.	Phosphate et superphosphate de chaux, guano, par expédition de 8 tonnes (prix par tonne)....	2,805	5,10	9,18	12,75	15,81	18,87	29,325	33,15
		La plupart des autres engrais, par expédition de 8 tonnes (prix par tonne).	2,04	4,08	7,14	10,20	12,75	15,30	21,175	28,05
P.-L.-M.	Tarif spécial.	Guano, phosphate de chaux, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne)....	3,00	5,00	8,50	12,00	15,00	18,00	25,00	30,50
		Chaux, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).	3,00	4,50	7,00	9,50	12,00	14,50	21,00	26,00
		Engrais communs, par expédition de 5 tonnes (prix par tonne).....	3,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	17,20	22,00

L'examen des chiffres précédents montre qu'en général les tarifs français sont plus avantageux que les tarifs italiens, surtout si l'on tient compte : 1° des frais fixes, qui en France ne dépassent pas 1 fr. 50, pour les expéditions de détail, et 1 franc, pour les expéditions par masse ; 2° des prix fermes assez nombreux que comprennent encore les tarifs de la Compagnie de Lyon pour les grands courants de circulation et qui ont une base réduite. A la vérité, les deux Compagnies de la Méditerranée et de l'Adriatique ont des tarifs spéciaux intérieurs ou communs donnant pour certaines marchandises, surtout aux grandes distances, des prix un peu plus faibles ; mais les abaissements dont peut ainsi bénéficier le public ne sont pas de nature à modifier notre conclusion.

---

§ 3. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX

EN PETITE VITESSE

1. **Tarif général.** — Le transport des bestiaux est rangé, au point de vue de l'impôt, parmi les transports en petite vitesse, à l'exception de celui des chevaux en wagon-écurie (Voir page 554).

Le délai est de 24 heures par section indivisible de 225 km., plus 8 heures pour les opérations de service et 6 heures pour chaque transmission de réseau à réseau.

Le tarif est réglé comme il suit :

	PRIX PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE													
	1 TÊTE		2 TÊTES		3 TÊTES		4 TÊTES		5 TÊTES		6 TÊTES			
	sans l'impôt	avec l'impôt	sans l'impôt	avec l'impôt	sans l'impôt	avec l'impôt	sans l'impôt	avec l'impôt	sans l'impôt	avec l'impôt	sans l'impôt	avec l'impôt		
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		
Chevaux, gros poulains, mulets.	0,15	0,153	0,09	0,0918	0,08	0,0816	0,075	0,0765	0,07	0,0714	0,065	0,0663		
Ânes, petits mulets, petits poulains.....	0,15	0,153	0,08	0,0816	0,065	0,0663	0,06	0,0612	0,055	0,0561	0,05	0,051		
Bœufs, taureaux, grosses vaches..	0,13	0,1326	0,075	0,0765	0,07	0,0714	0,065	0,0663	0,06	0,0612	0,055	0,0561		
Petites vaches, gros veaux, gros porcs	0,13	0,1326	0,07	0,0714	0,06	0,0612	0,055	0,0561	0,05	0,0510	0,045	0,0459		
Veaux moyens, porcs moyens...	0,022	0,02244	Quel que soit le nombre de têtes.											
Veaux de lait, petits porcs....	0,012	0,01224												
Moutons, chèvres, brebis, chevreaux, agneaux, cochons de lait..	0,06	0,0612												

Le chargement et le déchargement sont faits par l'expéditeur et le destinataire.

2. **Tarifs spéciaux.** — Deux tarifs spéciaux communs ont été institués pour le transport des chevaux et des bestiaux. La taxe par wagon et par kilomètre est réglée comme il suit :

	DROITS FIXES	BASE INITIALE	LIMITE INFÉRIEURE DE LA TAXE PAR KILOMÈTRE EN SUS et distance correspondante.	
	fr.	fr.	fr.	
Chevaux par wagon complet de 8 tonnes	1,02	0,4284	0,306	au delà de 800 km.
— — 10 tonnes	1,02	0,5304	0,3876	— 800 km.
Bestiaux par wagon complet de 8 tonnes	1,02	0 3876	0,306	— 600 km.
— — 10 tonnes	1,02	0,4896	0,3876	— 600 km.

L'expéditeur peut, à ses risques et périls, charger autant de têtes qu'il lui convient dans chaque wagon.

3. **Comparaison avec les tarifs français.** — Les chevaux et bestiaux étant transportés en petite vitesse accélérée en Italie, nous sommes obligé de rapprocher les prix français en grande et en petite vitesse.

a. Tarif général. — Le tarif général français de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est établi par tête, quel que soit le nombre des animaux dont se compose l'expédition.

Les bases sont les suivantes :

	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
	fr.	fr.
Bœufs, vaches, taureaux, mulets, ânes, poulains.	0,2464	0,10
Veaux et porcs.....	0,09856	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.....	0,04928	0,02

b. Tarifs spéciaux. — Le tableau suivant résume, pour diverses distances, les comparaisons entre les prix français et italiens :

			PRIX PAR WAGON à							
			50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	750 km.	1,000 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
P.-L.-M.	Grande vitesse	Chevaux et poulains.....	32,50	65,00	130,00	192,00	246,00	294,00	390,00	444,00
		Bœufs, vaches, taureaux, veaux, porcs, ânes et mulets.....	27,50	55,00	110,00	160,00	205,00	245,00	325,00	370,00
		Moutons, brebis, agneaux et chèvres.....	22,50	45,00	90,00	128,00	164,00	196,00	260,00	295,00
	Petite vitesse	Chevaux et poulains.....	30,00	55,00	100,00	145,00	185,00	225,00	313,00	380,00
		Bœufs, vaches, taureaux, veaux, porcs, ânes et mulets.....	18,00	32,00	60,00	88,00	114,00	140,00	201,20	252,00
		Moutons, brebis, agneaux et chèvres.....	12,00	22,00	42,00	61,00	79,00	97,00	140,60	178,00
Italie	Petite vitesse accélérée (1)	Chevaux, par wagon de 8 tonnes.	21,42	42,84	83,64	122,40	161,16	197,88	288,45	367,20
		Chevaux, par wagon de 10 tonnes.	26,52	53,04	104,04	150,96	197,88	242,76	353,43	452,88
		Bestiaux, par wagon de 8 tonnes.	19,38	38,76	76,50	110,16	143,82	175,44	252,96	329,46
		Bestiaux, par wagon de 10 tonnes.	24,48	48,96	96,90	138,72	180,54	220,32	318,24	415,14

L'avantage est à la France, sauf pour les chevaux. L'écart entre les tarifs italiens et les tarifs français de petite vitesse n'est certainement pas compensé par l'abréviation des délais de transport.

(1) Plus 1 fr. 02 de droit fixe.

CHAPITRE X

TARIFS DU RÉSEAU D'ÉTAT AUTRICHIEN

POUR LES MARCHANDISES

§ 1. — HISTORIQUE SOMMAIRE DE LA TARIFICATION AUTRICHIENNE

1. Observations préliminaires. — Nous venons d'étudier en détail la tarification des divers réseaux étrangers qui sont en contact direct avec la France et avec la concurrence desquels notre pays a le plus à compter.

Une étude aussi complète de la tarification des autres réseaux nous entraînerait à des développements hors de proportion avec l'intérêt qu'elle serait susceptible de présenter pour le public français.

Il importe cependant de donner des indications au moins générales sur les tarifs de l'Autriche-Hongrie, qui sont établis suivant un système intermédiaire entre celui de la France et celui de l'Allemagne et qui constituent un type spécial.

2. Historique sommaire. — A l'origine, l'État qui exploitait les premiers chemins de fer avait un tarif extrêmement simple, basé sur la valeur commerciale de la marchandise.

En 1855, lorsqu'il concéda ses voies ferrées, il introduisit dans les contrats une classification qui ne prévoyait généralement que trois classes de marchandises. Les Compagnies y pourvurent par l'institution de tarifs spéciaux et par les traités particuliers, qui, nous l'avons déjà dit, sont licites en Autriche.

Le développement du réseau et la variété des tarifs fixés par les cahiers des charges ne tardèrent pas à engendrer une véritable confusion et à susciter les plus sérieuses difficultés, notamment pour la création des tarifs communs.

A la suite de l'ouverture à l'exploitation de plusieurs lignes de son

nouveau réseau, la Société Autrichienne mit en vigueur, vers la fin de 1870, un nouveau système de tarifs, que M. Kopp avait préconisé depuis 1866 et qui comportait :

Une classe pour la messagerie ;
Trois classes de marchandises pour la petite vitesse (Classes I, II, III);
Trois classes réduites *A*, *B* et *C*, dont les deux dernières applicables aux chargements par wagon complet;
Un tarif spécial, pour la houille, le coke, les lignites;
Un autre tarif spécial pour les céréales.

La mesure prise par la Société Autrichienne fut accueillie avec faveur, grâce à la simplification et à la clarté qu'elle apportait aux taxes antérieures.

Bientôt l'exemple fut suivi par la plupart des Compagnies. Tout permettait de compter sur une prochaine unification, lorsqu'en 1874 l'État Hongrois crut devoir mettre à l'essai le système naturel d'Alsace-Lorraine et expérimenter une tarification comportant :

Une classe d'expéditions partielles;
Une classe d'expéditions par chargement de 5 tonnes, au moins, de marchandises similaires;
Quatre tarifs spéciaux, applicables le premier sous la condition de tonnage de 5 000 kg. et les trois autres sous la condition de l'utilisation complète du wagon.

Les résultats financiers de cette tentative ayant été défavorables, l'État Hongrois adopta, en 1876, le type de la Société Autrichienne.

D'accord avec les Compagnies, le Gouvernement voulut saisir l'occasion pour faire arrêter par le Parlement une classification uniforme et des prix nouveaux ; le projet de loi présenté à cet effet fut rejeté par la Chambre des députés, en raison des relèvements de taxes qu'il tendait à autoriser. Usant de ses pouvoirs, le Ministre s'entendit avec les Compagnies et, sans sortir des limites de prix fixées par les actes de concession, arrêta un type de tarifs qui fut appliqué à la fin de 1876 sur tous les réseaux autres que celui du Sud de l'Autriche, sauf des variantes dans les bases servant au calcul des taxes.

§ 2. — TARIFS

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN GRANDE VITESSE

1. Tarifs en vigueur. — La messagerie est divisée en deux catégories, à savoir (1)(2) :

— Messagerie ordinaire, taxée à raison de 0 fr. 40 par tonne et par kilomètre.
— Messagerie à prix réduit, taxée à raison de 14 c. 75 par tonne et par kilomètre.

Il est en outre perçu, à titre de frais de manutention, 2 fr. 50 par tonne pour la messagerie ordinaire et 1 fr. pour la messagerie à prix réduit.

Les articles appelés à bénéficier des taxes réduites sont les comestibles, tels que beurre, œufs, poissons frais, lait, viande fraîche, gibier, etc.

Les récipients vides et les emballages en retour sont transportés en grande vitesse, aux prix de la classe I de la petite vitesse.

2. Comparaison avec les tarifs français. — Nous donnons ci-dessous la comparaison, pour diverses distances, entre les tarifs de l'État autrichien et ceux de la Compagnie de l'Est, impôts et frais de manutention compris :

		25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
État Autrichien (Frais de manutention compris)	Marchandises ordinaires	12,50	22,50	42,50	82,50	122,50	162,50	202,50
	Marchandises à prix réduit	4,70	8,375	15,75	30,50	45,25	60,00	74,75
Est Français	Tarif général, y compris les frais accessoires	12,75	23,75	45,75	89,75	131,55	170,90	207,90
	Denrées, par expédition de 50 kg., y compris les frais accessoires	7,30 à 9,45	12,80 à 17,15	23,85 à 32,55	45,95 à 62,05	66,85 à 90,35	87,75 à 117,45	107,45 à 143,25
	Lait, par expédition de 50, 500 ou 2.000 kg. (non compris le chargement et le déchargement)	6,25 à 7,70	9,50 à 15,40	14,00 à 30,80	19,00 à 60,30	24,00 à 88,60	29,00 à 115,70	34,00 à 141,50

Les prix français sont un peu plus élevés que les prix autrichiens, par suite du lourd impôt qui grève les transports en grande vitesse sur notre territoire.

(1) Les taxes que nous indiquons ici sont celles de l'État.
Bien que les livrets les fixent par fraction de 100 kg., nous les rapportons à la tonne.

(2) La conversion des prix autrichiens a été faite en attribuant au florin sa valeur normale de 2 fr. 50. C'est la base de transformation généralement admise dans les statistiques, et notamment dans la statistique internationale. Le lecteur pourra, le cas échéant, tenir compte du cours variable du change.

§ 3. — TARIFS

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN PETITE VITESSE

1. Classification des tarifs. — Les tarifs sont les suivants :

a. Expéditions partielles. — *Classe I* ou *classe normale*, s'appliquant aux marchandises qui ne sont pas dénommées comme rentrant dans les classes ou tarifs suivants, ou qui ne remplissent pas les conditions d'emballage voulues pour en bénéficier.

Classe II, s'appliquant à des articles dénommés, notamment aux baies fraiches ou séchées, aux fruits frais, aux œufs, au lait, au beurre, aux graisses, à la viande fumée et salée, aux animaux abattus sauf le gibier, au sucre raffiné, aux voitures et wagons de chemins de fer et de tramways, aux couleurs, aux articles de fonte, au cuir non emballé, au papier, aux graines, aux acides non spécialement dénommés, au savon.

Les prix de la classe II s'appliquent en outre aux articles rangés dans les classes *A*, *B* et *C* et dans les tarifs spéciaux ou exceptionnels, lorsque ces articles sont expédiés en quantité de moins de 5 tonnes.

b. Expédition sous condition de tonnage. — *Classe A*, par expédition de 5 tonnes au moins, comprenant en particulier les fruits secs, le riz, le lard, le vin, la bière, l'eau-de-vie, le vinaigre, le pain, la viande fraiche, le sucre brut, le riz, les eaux minérales, les graines fourragères, le coton brut, les articles ordinaires en coton, la toile de lin, les peaux, les huiles minérales et les huiles grasses en fûts, le papier d'imprimerie, les bois exotiques, les articles en bois ordinaire, les fers, fontes et aciers ouvrés, les articles de fonte de fer ou d'acier bruts non travaillés, les chaudières de moins de 6m,30 de longueur, les verres en plaque, la verrerie ordinaire, la soude, les bois de teinture.

Les prix de la classe *A* s'appliquent, en outre, aux articles rangés dans les classes *B* et *C* et dans les tarifs spéciaux I et II, lorsque ces articles sont remis en quantité de moins de 10 tonnes, mais de 5 tonnes au moins.

Classe B, pour les chargements complets de wagons (1), comprenant en particulier les marchandises suivantes : légumes frais, secs ou conservés; graisses; asphalte; fers et aciers laminés ou forgés, tôles, tuyaux, pièces de pont, rails, essieux, bandages, roues en fer et en acier, fils de fer et d'acier; matériel de chemins de fer roulant, sur essieux; locomobiles; verrerie non emballée; poterie et vases en grès non emballés; chiffons; pâte à papier; terres à couleur emballées.

Classe C, pour les chargements complets de wagons (1), comprenant notamment les marchandises suivantes : pommes de terre, houblon, betteraves, paille, foin, chanvre, lin, bois de chauffage, charbon de bois, engrais, minerais bruts, fer et acier brut, traverses de chemins de fer en bois, terres ordinaires, sable, cailloux, chaux, ciment, pierres, moellons, pavés, briques, tuiles, tuyaux de drainage, glace, tourbe, terres à couleurs en vrac ou en sacs.

Tarif spécial I, pour les chargements complets (1) de céréales, graines oléagineuses, haricots, lentilles, farine, son, malt, etc.

Tarif spécial II, pour les chargements complets (1) de bois bruts ou simplement ébauchés, bois de construction, de mine, etc.

Il existe en outre un certain nombre de tarifs exceptionnels applicables les uns à toutes les relations, d'autres aux transports entre des points déterminés. Les principaux sont les suivants :

Tarif I. — Houille, coke, tourbe, minerais, par chargement complet.
Tarif III. — Charbons de bois par wagon de 10 tonnes.

(1) L'expéditeur n'a pas droit à des wagons d'une puissance de chargement supérieure à 10 tonnes; dans le cas où la Compagnie mettrait à sa disposition des wagons d'une puissance de chargement supérieure à ce chiffre et où la nature de la marchandise ne permettrait pas de les utiliser complètement, la taxe serait perçue d'après le poids effectif du chargement et au maximum pour un poids de 10 tonnes par wagon.

Tarif V. — Bois par wagon de 10 tonnes.
Tarif VII. — Matériaux de constructions, tels que pierres de construction, sable, ciment, briques, tuiles et ardoises, par wagon de 10 tonnes.
Tarif X. — Glace et neige, par wagon de 10 tonnes.
Tarif XIII. — Bières ou vins en fûts.
Tarif XVI. — Animaux vivants.
Tarif XXIV. — Eaux minérales par expédition d'au moins 10 000 kg.
Tarif XXV. — Plomb et objets divers en plomb.

Les marchandises volumineuses sont taxées, suivant les cas, à une fois et demie le tarif de la classe I, au tarif de la clase *A* ou au tarif de la classe *C* : sont considérées comme telles celles dont le poids par mètre cube est inférieur à 150 kg.

La Compagnie a le droit de transporter en wagon découvert un certain nombre d'articles désignés au tarif et appartenant, soit aux classes *B* et *C*, soit au tarif spécial II, tels que : engrais ; fonte, fer et acier brut ; argile, sable ; minerais ; bois ; charbon de bois ; houille, coke, briquettes ; scories ; pierres ; briques, tuiles ; betteraves, etc.

Le chargement des marchandises appartenant aux classes I et II et au tarif spécial I a lieu par les soins et aux frais de l'Administration ; pour les marchandises appartenant aux classes *A*, *B* et *C* et au tarif spécial II, l'opération doit être faite par l'expéditeur. Quant au déchargement, il est toujours fait par l'Administration.

2. **Tarifs généraux ou spéciaux.** — Les tarifs sont, sauf celui de la classe I, différentiels du système belge. En voici les bases :

		c.
Classe I. —	A toute distance	14,75
Classe II. —	Jusqu'à 300 km	12,50
	Pour chaque kilomètre en sus	7,50
Classe A. —	Jusqu'à 100 km	9
	Pour chaque kilomètre en sus, de 101 à 200 km	8,5
	— 201 à 300 km	8
	— 301 à 400 km	6,5
	— au delà de 400 km	5
Classe B. —	Jusqu'à 100 km	7
	Pour chaque kilomètre en sus, de 101 à 200 km	6,5
	— 201 à 300 km	6
	— 301 à 400 km	5
	— au delà de 400 km	4
Classe C. —	Jusqu'à 50 km	6,5
	Pour chaque kilomètre en sus, de 51 à 100 km	4
	— 101 à 200 km	3
	— au delà de 200 km	2,5

	c.
Tarif spécial I. — Jusqu'à 50 km.	7
Pour chaque kilomètre en sus, de 50 à 100 km.	6
— 101 à 150 km.	5,25
— 151 à 300 km.	5
— 301 à 400 km.	4,5
— au delà de 400 km.	4
Tarif spécial II. — Jusqu'à 50 km.	6,5
Pour chaque kilomètre en sus, de 50 à 100 km.	5
— 101 à 125 km.	4

(Au-dessus de 125 kilomètres, les variations de la base présentent des irrégularités.)

Les prix correspondants par tonne sont les suivants, frais de manutention non compris :

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.	800 km.	1000 km.	1200 km.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Classe I	3,70	7,375	14,75	29,50	44,25	59 »	73,75	86 »	118 »	147 »	177 »
Classe II	3,125	6,25	12,50	25 »	37,50	45 »	52,50	60 »	75 »	90 »	105 »
Classe A	2,25	4,50	9 »	17,50	25,50	32 »	37 »	42 »	52 »	62 »	72 »
Classe B	1,75	3,50	7 »	13,50	19,50	24,50	28,50	32,50	40,50	48,50	56,50
Classe C	1,625	3,25	5,25	8,25	10,75	13,25	15,75	18,25	23,25	28,25	33,25
Tarif spécial I.	1,75	3,50	6,50	11,75	16,75	21,25	21,25	29,25	37,25	47,75	53,25
Tarif spécial II.	1,625	3,25	5,75	8,30	11,075	13,725	16,125	19,025	24,30	29,575	34,85

Les frais de manutention sont fixés à 1 franc par tonne, pour les classes *I*, *II*, *A* et *B* et pour les tarifs spéciaux *I* et *II*, et à 0 fr. 875, pour la classe *C*.

Le chargement de la marchandise du quai sur le camion et l'opération inverse sont taxés à 0 fr. 25 par tonne. Sont exemptés de cette taxe les articles dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire, d'après les conditions d'application des tarifs.

3. **Tarifs exceptionnels.** — Quant aux tarifs exceptionnels à barème que nous avons précédemment cités, les uns comportent des bases variant très régulièrement avec la distance. D'autres, au contraire, présentent des irrégularités plus ou moins accusées. Nous nous bornons donc à indiquer la taxe kilométrique moyenne applicable à différents parcours.

	25 km.	50 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.	800 km.	1000 Km.	1200 km.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c	c.
Tarif 1.....	8,5	7,00	5,25	4,125	3,42	3,06	2,85	2,71	2,53	2,425	2,35
Tarif 3 (1)....	5,6	4,80	3,80	3,15	2,93	2,825	2,76	»	»	»	»
Tarif 5 *a*.....	10,0	8,25	5,625	4,01	3,30	3,00	2,83	2,71	2,56	2,475	2,42
Tarif 5 *b*.....	10,5	8,50	6,75	4,65	4 025	3,70	3,475	3,34	3,16	3,06	2,99
Tarif 7 (2)....	6,0	5,00	4,20	3,725	3,57	3,49	»	»	»	»	»
Tarif 10 (3)....	7,0	5,00	4,00	3,50	3,33	3,25	3,20	3,17	»	»	»
Tarif 13	Taxes de la classe A.										
Tarif 24	— — B.										
Tarif 25	— — A.										

4. **Traités particuliers.** — Comme nous l'avions indiqué dans le chapitre consacré à l'autorité de l'État sur les tarifs, les Compagnies Autrichiennes ont la faculté de conclure des arrangements spéciaux pour des transports déterminés, à charge d'accorder les mêmes avantages aux expéditeurs qui rempliraient les mêmes conditions et de donner de la publicité à ces arrangements.

5. **Appréciation du système Austro-Hongrois.** — Le système austro-hongrois présente en apparence une assez grande similitude avec le système allemand ; en fait, il en diffère profondément.

La tarification allemande n'a qu'une classe d'expéditions partielles. La tarification autrichienne en a deux ; elle comprend en outre divers tarifs exceptionnels sans condition de tonnage.

Le groupage pour la constitution d'un chargement de 5 tonnes ou d'un chargement complet de wagon n'est autorisé en Autriche que pour les marchandises similaires, c'est-à-dire pour celles qui, dans la nomenclature, font partie d'une même classe ; il est ainsi contenu dans d'étroites limites.

Les traités particuliers sont licites.

Dans son ensemble, le type de la tarification austro-hongroise nous paraît préférable à celui de l'Allemagne.

Est-il également supérieur au type français, tel qu'il résulte de la réforme réalisée pendant ces dernières années pour les réseaux du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée et en voie de réalisation pour les autres réseaux ? Nous ne le croyons pas.

La division française des expéditions partielles en six séries offre plus

(1) Au delà de 587 km., tarif exceptionnel I.
(2) Au delà de 421 km., tarif de la classe *C*.
(3) Au delà de 610 km., tarif de la classe *C*.

de souplesse et d'élasticité ; elle permet de mieux approprier les taxes à la valeur des marchandises et aux risques du transport.

Les nouveaux tarifs français présentent une simplicité et une clarté suffisantes.

Enfin l'interdiction des traités particuliers leur assure une sincérité parfaite et empêche les faveurs injustifiées.

6. Comparaison entre les prix français et les prix des chemins de fer de l'État Autrichien. — Voici, pour quelques articles importants, une comparaison sommaire entre les prix de l'Est français et les prix de la Société Autrichienne.

		PRIX PAR TONNE à								
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1° CÉRÉALES.										
Est.	Tarif général (frais de manutention compris).....	4,00	5,50	9,00	11,50	16,00	20,50	29,50	37,50	45,50
	Tarif spécial, sans condition de tonnage (frais de manutention compris).....	3,00	4,25	5,25	6,25	9,50	11,50	12,75	15,25	17,25
État autrichien.	Classe II, sans condition de tonnage (frais de manutention compris).....	4,125	7,25	10,375	13,50	19,75	26,00	36,00	46,00	53,50
	Classe A, par 5 tonnes (frais de déchargement compris)..	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
	Tarif spécial 1, par chargement complet (frais de manutention compris).....	2,75	4,50	6,00	7,50	10,25	12,75	17,75	22,25	26,25
2° VINS EN FUTS.										
Est.	Tarif général (frais de manutention compris).....	4,25	7,00	9,75	12,50	17,50	22,50	32,50	41,50	50,50
	Tarif spécial, sans condition de tonnage (frais de manutention compris).....	4,00	6,50	9,00	11,50	16,00	20,50	29,50	37,50	45,50
État autrichien.	Tarif exceptionnel 13, sans condition de tonnage (frais de déchargement compris ..	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
3° BIÈRES EN FUTS.										
Est.	Tarif général (frais de manutention compris).....	4,25	7,00	9,75	12,50	17,50	22,50	32,50	41,50	50,50
	Tarif spécial, sans condition de tonnage (frais de manutention compris).....	3,50	5,50	7,50	9,50	13,50	17,00	21,00	25,00	29,00
État autrichien.	Tarif exceptionnel 13, sans condition de tonnage (frais de déchargement compris)..	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,55
4° POMMES DE TERRE.										
Est.	Tarif général (frais de manutention compris).....	4,00	6,50	9,00	11,50	16,00	20,50	29,50	37,50	45,50
	Tarif spécial, sans condition de tonnage ou en vrac, par 5 tonnes (frais de manutention compris).....	3,00	4,25	5,25	6,25	8,25	10,25	12,75	15,25	17,25

		PRIX PAR TONNE à								
		25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
4° POMMES DE TERRE (suite.)		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
État autrichien.	Classe H, sans condition de tonnage (frais de manutention compris)	4,125	7,25	10,375	13,50	19,75	26,00	36,00	46,00	53,50
	Classe A, par 5 tonnes (frais de déchargement compris)	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
	Classe C, par chargement complet de wagons (frais de déchargement compris)	2,50	4,125	5,125	6,125	7,625	9,125	11,625	14,125	16,625
5° FOURRAGES SECS.										
Est.	Tarif spécial, par 5 tonnes (frais de manutention compris)	2,75	3,75	4,75	5,75	6,90	8,00	10,00	12,00	14,00
État autrichien.	Classe A, par 5 tonnes (frais de manutention compris	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
	Classe C, par chargement complet de wagon (frais de manutention compris	2,50	4,125	5,125	6,125	7,625	9,125	11,625	14,125	16,625
6° COMBUSTIBLES MINÉRAUX.										
Est.	Tarif spécial, par 5 tonnes (frais de manutention compris)	2,75	3,75	4,75	5,75	6,90	8,00	10,00	12,00	14,00
État autrichien.	Tarif exceptionnel 1, par chargement complet (frais de déchargement compris)	2,125	3,50	4,875	5,25	6,75	8,25	10,25	12,25	14,25
7° BOIS DE CONSTRUCTION.										
Est.	Tarif spécial par 5 tonnes (frais de manutention compris)	2,75	3,75	4,75	5,75	6,90	8,00	10,00	12,00	14,00
État autrichien.	Classe A, par 5 tonnes (frais de déchargement compris)	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
	Tarif spécial 11, par chargement complet de wagon, frais de déchargement compris)	2,625	4,250	5,50	6,75	8,05	9,30	12,075	17,225	17,375
	Tarif exceptionnel 5, par wagon complet frais de déchargement compris	2,50	4,125	5,075	5,625	6,875	8,025	9,90	12,025	14,15
8° MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.										
Est.	Tarif spécial, par 5 tonnes (frais de manutention compris)	2,50	3,25	4,00	4,75	5,90	7,00	9,00	11,00	13,00
État autrichien.	Classe A, par 5 tonnes (frais de manutention compris)	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
	Tarif exceptionnel 7, par 10 tonnes (frais de manutention compris)	1,50	2,50	3,40	4,20	5,825	7,45	10,70	13,95	16,625

	PRIX PAR TONNE à								
	25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
9° MINERAIS DE FER.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Est. Tarif spécial, par 5 tonnes (frais de manutention compris)	2,00	2,75	3,40	4,00	5,00	6,00	8,00	10,00	12,00
État autrichien. Tarif exceptionnel I, par chargement complet (frais de déchargement compris)	2,125	3,50	4,875	5,25	6,75	8,25	10,25	12,25	14,25
10° FONTE BRUTE.									
Est. Tarif spécial, sans condition de tonnage (frais de manutention compris)	2,75	3,75	4,75	5,75	6,90	8,00	10,00	12,00	14,00
État autrichien. Classe A, par 5 tonnes, sans condition de tonnage (frais de déchargement compris)	3.25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
11° ENGRAIS NATURELS.									
Est. Tarif spécial, par expédition de 1.000 kg. (1)	2,00	2,75	3,40	4,00	5,00	6,00	8,00	10,00	12,00
État autrichien. Classe A, par 5 tonnes (frais de déchargement compris)	3,25	5,50	7,75	10,00	14,25	18,50	26,50	33,00	38,00
État autrichien. Classe C, par 10 tonnes (frais de déchargement compris)	2,50	4,125	5,125	6,125	7,625	9,125	11,625	14,125	16,625
D'une manière générale, pour les expéditions partielles, les prix de l'État autrichien sont, suivant la nature des marchandises et frais de manutention compris, de	4,70	8,375	12,075	15,75	23,125	30 50	45,25	60,00	74,75
ou de	4,125	7,25	10,375	13,50	19,75	26,00	38,50	46.00	53,50
Sur le réseau de l'Est français, les mêmes prix varient entre les limites suivantes	5,50	9,50	13,50	17,50	25,00	32,50	47,50	61,50	75,50
	3,50	4,50	5,50	6,50	8,25	10,00	13,50	16,50	19.50

Somme toute, notre tarification pour les marchandises en petite vitesse est plus avantageuse pour le public.

(1) Les frais accessoires ajoutés aux chiffres résultant de l'application du barème sont les prix correspondant à une expédition par wagon de 5 tonnes au moins.

§ 4. — TARIFS POUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX

1. Tarifs de grande vitesse. — Les chevaux, les poulains et les mulets peuvent être transportés en grande vitesse aux prix suivants :

	fr.	
Pour une tête isolée	0, 28825	par kilomètre
Pour deux têtes	0, 40375	—
Pour une tête, lorsque l'expédition comprend trois animaux ou davantage	0, 173	—

Le chargement et le déchargement sont faits par l'expéditeur et le destinataire.

Quand l'expédition doit avoir lieu par un train rapide, les prix sont majorés de 50 %.

2. Tarifs de petite vitesse. — Les bestiaux en petite vitesse sont taxés aux prix de la classe II et comptés pour un poids conventionnel, qui est par exemple de :

1 400 kg., pour un cheval ou mulet isolé.
700 kg., pour les chevaux ou mulets expédiés par groupe de deux ou davantage.
840 kg., pour un taureau, bœuf ou vache isolé.
700 kg , pour les mêmes animaux par groupe de deux.
550 kg., pour les mêmes animaux par groupe de trois.
340 kg., pour les mêmes animaux par groupe de six ou davantage.
60 à 170 kg., pour les veaux et les porcs.
40 kg., pour les moutons.

Nous signalons encore le tarif exceptionnel 16, qui fixe les prix suivants pour les expéditions par wagon complet :

		c.
Chevaux, poulains et mulets. — Par mètre carré de plancher et par kilomètre :		
	jusqu'à 300 kilomètres	3,5
	au delà de 300 kilomètres	2,
Bêtes à cornes — — Par mètre carré de plancher et par kilomètre :		
	jusqu'à 300 kilomètres	2,25
	au delà de 300 kilomètres	2,
Autres animaux. — Par mètre carré de wagon à simple plancher et par kilomètre.		2,50
Par mètre carré de wagon à double plancher et par kilomètre.		3,75

3. Comparaison entre les prix français et ceux du réseau d'État Autrichien. — Nous limiterons la comparaison aux chevaux isolés en grande vitesse et aux animaux en petite vitesse par wagon complet.

			25 km.	50 km.	75 km.	100 km.	150 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
GRANDE VITESSE. — *Chevaux isolés.*											
Est.	Tarif général, frais de manutention et impôts compris (prix par tête)		7,25	13,40	19,55	25,70	38,05	50,35	75,00	99,65	124,30
État autrichien.	Tarif général, frais de manutention non compris (Prix par tête)	Chevaux isolés	7,20	14,425	21,625	28,825	43,25	57,65	86,475	115,30	144,125
		Chevaux par groupe de deux (1)	5,05	10,01	15,14	20,19	30,29	40,38	60,56	80,75	100,94
		— par groupe de trois (1)	4,325	8,65	12,975	17,30	25,95	34,60	51,90	69,20	86,50
PETITE VITESSE. — *Animaux divers par wagon complet.*											
Est.	Tarif spécial, non compris les frais de chargement et de déchargement	Menu bétail (prix par mètre carré)	0,50	1,00	1,50	2,00	3,00	4,00	6,00	8,00	10,00
		Autres animaux (prix par wagon)	12,50	25,00	33,75	42,50	60,00	77,50	107,50	137,50	167,50
État autrichien.	Tarif spécial 16, non compris les frais de chargement et de déchargement	Chevaux, poulains, mulets (prix par mètre carré)	0,875	1,75	2,025	3,50	5,25	7,00	10,50	12,50	14,50
		Bêtes à cornes (prix par mètre carré)	0,5625	1,125	1,6875	2,25	3,375	4,50	6,75	8,75	10,75
		autres animaux — Wagons à 1 plancher (prix par mètre carré)	0,625	1,25	1,875	2,50	3,75	5,00	7,50	10,00	12,50
		autres animaux — Wagons à 2 planchers (prix par mètre carré)	0,9375	1,875	2,8125	3,75	5,625	7,50	11,25	14,00	18,75

(1) Les prix correspondant aux expéditions par groupes de deux ou de trois sont supérieurs à ceux du tarif spécial G. V. par wagon complet du réseau de l'Est. (Voir page 531.)

Ici encore on peut affirmer que l'avantage est plutôt à la France qu'à l'Autriche.

CHAPITRE XI

TARIFS DU RÉSEAU DE L'ÉTAT HONGROIS

POUR LES MARCHANDISES

1. **Observations préliminaires.** — En traitant, dans le paragraphe précédent, des tarifs autrichiens, nous avons dû exposer les principaux faits historiques relatifs à la tarification hongroise. Nous avons indiqué la classification qui a prévalu en Autriche et qui a été également adoptée en Hongrie.

Nous nous bornerons donc ici à rappeler les bases adoptées sur le réseau d'État Hongrois, pour l'assiette des taxes applicables aux différentes catégories de transports.

Le lecteur voudra bien ne pas perdre de vue que ces taxes sont majorées d'un impôt de 7 % pour la grande vitesse et de 3 % pour la petite vitesse.

2. **Marchandises en grande vitesse.** — Le tarif est proportionnel à la distance.

La base, non compris l'impôt de 7 %, est de (1):

0 fr. 30	par tonne et par kilomètre,	pour la messagerie	ordinaire.
0 fr. 225	—	—	à prix réduit.
0 fr. 15	—	—	à prix particulièrement réduit.

Les frais de manutention sont de 2 fr. 50 par tonne, sans l'impôt qui est de 0 fr. 175.

3. **Marchandises en petite vitesse.** — Les tarifs sont proportionnels à la distance, pour les expéditions partielles, et différentiels, pour les expéditions sous condition de tonnage. En voici les bases, non compris l'impôt de 3 % :

(1) Voir l'observation de la page 580, concernant le taux de conversion.

	BASES	FRAIS de manutention par tonne
	c.	fr.
Expéditions partielles. Classe I, à toute distance.....	15	1,25
— — Classe II, à toute distance.....	11	1,25
— — Marchandises encombrantes à toute distance.	30	1,25
Expéditions sous condition de tonnage.....	»	»
Classe A_1 (1) (2), 5 tonnes, jusqu'à 100 km.....	8,75	1,25
pour chaque km. en sus, de 101 à 200 k.	7,50	»
id. au delà de 200 km.	6,25	»
Classe A_2 (1) (2), 8 tonnes, jusqu'à 100 km.....	7,875	1,25
pour chaque km. en sus, de 101 à 200 k.	6,75	»
(2) id. au delà de 200 km.	5,625	»
Classe B (2), 10 tonnes, jusqu'à 100 km.....	6,50	1,00
pour chaque km. en sus, de 101 à 200 k.	5,50	»
id. au delà de 200 km.	4,50	»
Classe C (2), 10 tonnes, jusqu'à 100 km.....	5,25	1,00
pour chaque km. en sus, de 101 à 200 k	4,00	»
id. de 201 à 300 k.	3,5	»
id. au delà de 300 km.	3,25	»
Tarif spécial I_a, 5 tonnes, jusqu'à 50 km.....	8,75	1,25
pour chaque km. en sus, de 51 à 100 k..	7,50	»
id. de 101 à 200 k.	6,25	»
id. de 201 à 300 k.	5,25	»
id. au delà de 300 km.	4,50	»
Tarif spécial I_b, 10 tonnes, jusqu'à 50 kilomètres.....	8,00	1,25
pour chaque k. en sus, de 51 à 100 k.	7,00	»
id. de 101 à 200 k.	6,00	»
id. de 201 à 300 k.	5,00	»
id. au delà de 300 km.	3,8	»
Tarif spécial II (2), 10 tonnes, jusqu'à 50 kilomètres.....	5,00	0,50
pour chaque k. en sus, de 51 à 100 k.	4,25	non compris le chargement et le déchargement
id. de 101 à 200 k.	3,50	
id. de 201 à 400 k.	2,75	
id. au delà de 400 km.	3,25	
Tarif exceptionnel I, 10 tonnes, jusqu'à 50 kilomètres.....	5,00	0,50
pour chaque k. en sus, de 51 à 100 k.	3,75	»
id. de 101 à 200 k.	3,25	»
id. de 201 à 300 k.	2,25	»
id. au delà de 300 km.	3,25	»

(1) La sérification des classes A_1 et A_2 est identique pour ces deux classes; seule, la condition de tonnage motive les différences de prix.

(2) Les articles dénommés aux classes *B* et *C* et au tarif spécial II peuvent bénéficier des prix des classes A_1 et A_2.

4. **Animaux.** — Les chevaux, poulains et mulets, transportés en grande vitesse, sont taxés sur les bases suivantes, y compris l'impôt de 7 °/₀ :

32 c. 5 par tête isolée et par kilomètre.
42 c. 5 pour 2 têtes et pour 1 kilomètre.
20 c. par tête et par kilomètre, lorsque l'expédition comprend au moins 3 têtes.

Il est en outre perçu 1 fr. 75 par tête, à titre de frais accessoires.

Ces prix sont majorés de 50 °/₀, lorsque l'expédition a lieu par un train rapide.

En petite vitesse, les animaux sont taxés aux prix de la classe II, comme nous l'avons indiqué pour l'Autriche.

Nous signalons de plus les tarifs suivants (non compris l'impôt de 3 °/₀) :

a. *Prix au wagon pour les petits animaux* (1).

Wagon ordinaire couvert ou un étage de wagon à étage :	40 c.	par km.,	jusqu'à 200 km.
— —	35 c.	—	en sus, au delà de 200 km.
Wagon à étage.....	65 c.	—	jusqu'à 200 km.
—	60 c.	—	en sus, au delà de 200 km.

b. *Prix au mètre carré pour les petits animaux.*

Wagon ordinaire couvert ou un étage de wagon à étage :	2 c, 75	par km.,	jusqu'à 200 km.
— —	2 c. 50	—	en sus, au delà de 200 km.
Wagon à étage.....	2 c. 25	—	jusqu'à 200 km.
—	2 c.	—	en sus, au delà de 200 km.

c. *Prix au mètre carré pour les taureaux, bœufs et vaches :* 1 c. 75 par km.

A ces prix s'ajoutent 17 c. 5 par tête pour les petits animaux et 37 c. 5 pour les bœufs, vaches et taureaux.

5. **Comparaison entre les prix français et ceux du réseau d'État Hongrois.** — Les bases ci-dessus indiquées et les prix totaux précédemment relatés pour les transports à diverses distances sur plusieurs réseaux français permettront au lecteur de se livrer à une comparaison détaillée des prix du réseau d'État Hongrois et des prix en vigueur sur nos chemins de fer.

Les conclusions auxquelles conduirait cette comparaison seraient à peu près les mêmes que pour l'Autriche.

(1) Ce tarif a fait place au suivant, en 1883.

CHAPITRE XII

TARIFS DE LA GRANDE BRETAGNE

POUR LES MARCHANDISES

1. Observations préliminaires. — Il est à peu près impossible de donner un aperçu de quelque précision sur les tarifs des chemins de fer de la Grande-Bretagne.

En effet, les Compagnies y jouissent d'une liberté presque illimitée ; le « General railway clauses consolidation act » de 1845 leur confère les pouvoirs les plus étendus pour la modification de leurs taxes.

Elles ne sont soumises ni à l'homologation préalable, ni aux formalités d'instruction que prescrivent les règlements français.

Les tarifs ne sont point réunis dans des recueils livrés périodiquement à la publicité. Chaque station a un livret spécial, dressé suivant les besoins de son trafic et donnant les prix de transport pour les autres stations avec lesquelles elle est en relation. A côté des prix normaux, il en existe d'autres résultant de traités particuliers entre les Compagnies et les expéditeurs.

Les Compagnies se préoccupent bien moins d'apporter de l'harmonie dans leur tarification que de développer leur trafic ; elles ont à tenir compte de la concurrence des autres chemins de fer, ainsi que de la navigation fluviale ou maritime. On les trouverait absolument rebelles aux idées d'unification et de simplification qui ont prévalu en France et surtout en Belgique et en Allemagne.

Le public lui-même ne les pousse pas dans cette voie : car il est habitué à les considérer comme des entreprises purement commerciales; son éducation en matière de transports est profondément différente de la nôtre.

Les bases des tarifs ne varient pas seulement d'un réseau à l'autre ; elles sont le plus souvent différentes sur les lignes constituant un même réseau.

Seules, les nécessités inhérentes au règlement des comptes communs pour les transports mixtes ont amené les Compagnies à créer entre elles une sorte de trait d'union, en vue de ce règlement, et à adopter une classification uniforme, celle du *Clearing House;* encore cette classification n'est-elle qu'un cadre élastique, dans lequel les Compagnies peuvent se mouvoir avec une certaine liberté d'allures.

Sous le bénéfice de ces observations, voici quelques renseignements sommaires sur la tarification anglaise.

2. **Classification des marchandises.** — La classification du Clearing-House comprend sept classes, savoir :

Classe des minéraux. — Argiles, briques, chaux, engrais, fonte, gravier, minerais de fer, pierres brutes, pyrites, sable.

Classe spéciale. — Asphaltes, bandages, bois de construction, bois à brûler, céréales, ciment, essieux, farine, fer ouvré, graines oléagineuses, minerais de plomb, pièces moulées en fonte, pierres de taille, plâtre, plomb brut, rails, roues, sel, soude, soufre, etc.

1re *classe.* — Bières, bois de teinture, boîtes à graisse, bouteilles, chiffons, coton brut, étain, fers d'angle, fil de fer, glace, peaux, riz, savon, sucre, suif, tôle de fer, tuyaux à gaz et à eau, etc.

2e *classe.* — Bière, cacao, café, chanvre, cuivre, fruits du Midi, huiles, laine, laiton, lin, pavés, plomb, pommes de terre, ponts en fer, poterie, tapis, toitures, tôles de zinc, etc.

3e *classe.* — Alcools, beurre, cire, fusils, légumes, livres, marchandises pondéreuses non dénommées, miel, papier, poissons, produits de l'industrie cotonnière et linière, tabacs, thé, tôle d'acier, verreries, vins, etc.

4e *classe.* — Cloches, cordes, ébénisterie, fils de lin ou de coton, lampes, machines agricoles, marchandises légères non dénommées, paille, toiles, verres à vitre, viande fraîche, etc.

5e *classe.* — Ameublements, comestibles, instruments de musique, paniers, parfumerie, pelleterie, plumes, soieries, statues, vins en bouteilles, etc.

Les marchandises de la classe des minéraux doivent être chargées par les expéditeurs et déchargées par les destinataires; elles ne sont admises que par expédition de 4 tonnes ou payant pour ce poids; si elles ne satisfont pas à cette condition, elles sont reportées à la classe spéciale. D'après les documents statistiques publiés par le Board of Trade pour l'année 1885, elles ont fourni 187 millions de tonnes, sur un tonnage total de 278 millions de tonnes; la recette correspondante a été de 15 millions de livres sur 37 millions.

Les marchandises de la classe spéciale ne sont admises que par quantité d'au moins deux tonnes ou payant pour ce poids.

Les marchandises des cinq dernières classes sont prises au domicile de l'expéditeur et camionnées au domicile du destinataire, dans toutes les stations jouissant d'un service à cet effet; les tarifs qui leur sont applicables comprennent la taxe correspondante.

3. **Tarifs.** — *a.* TARIFS MAXIMA POUR LES TRANSPORTS PROPREMENT

DITS. — Les tarifs maxima autorisés par les bills de concession sont très variables.

Dans son étude sur les chemins de fer anglais (1872), M. Schwabe indiquait les moyennes suivantes par tonne et par kilomètre, d'après William Galt (railway Reform) :

1re classe. — Engrais, calcaires, ballast, etc.	9 c. 30
2e classe. — Houille, coke, charbon de bois, pierres de construction, briques, minerais de fer, etc.	15 c. 60
3e classe. — Céréales, farines, pommes de terre, sucres, calicots, toiles, fils, bois de construction, planches, poterie, etc.	21 c. 80
4e classe. — Coton, laine, droguerie, poissons, articles de manufacture, etc.	28 c.

M. Malézieux a reproduit des chiffres peu différents dans son rapport de mission de 1884.

Au cours de son ouvrage sur le régime des travaux publics en Angleterre, M. Ch. de Franqueville a fourni un relevé détaillé des taxes maxima que les principales Compagnies étaient autorisées à percevoir en 1874 pour les articles les plus importants. Ces taxes oscillaient entre les limites suivantes :

Chevaux	0 fr. 18 à 0 fr. 31	par tête et par kilomètre.
Bestiaux	0 fr. 09 à 0 fr. 24	—
Voitures	0 fr. 24 à 0 fr. 47	par voiture et par kilomètre.
Engrais	0 fr. 06 à 0 fr. 12	par tonne et par kilomètre.
Houille	0 fr. 06 à 0 fr. 15	—
Fer brut	0 fr. 06 à 0 fr. 18	—
Fer travaillé	0 fr. 09 à 0 fr. 24	—
Coton	0 fr. 18 à 0 fr. 24	—
Graines et farines	0 fr. 12 à 0 fr. 18	—
Sucre	0 fr. 15 à 0 fr. 18	—
Objets manufacturés	0 fr. 18 à 0 fr. 40	—
Marchandises diverses	0 fr. 21 à 0 fr. 40	—

La variété existe, non seulement entre les diverses Compagnies, mais encore entre les lignes d'une même Compagnie qui ont fait l'objet de concessions distinctes. Toutefois, le Parlement cherche à atténuer ces divergences, à l'occasion des demandes de concessions nouvelles ou des oppositions formées par des Compagnies contre l'établissement de lignes concurrentes.

b. TAXES TERMINALES. — Les Compagnies majorent en outre leurs prix de frais accessoires (*terminal charges*), non seulement lorsqu'elles camionnent les marchandises, lorsqu'elles les chargent et les déchargent, mais même dans les autres cas.

Les formules adoptées dans les bills de concession relativement à cette taxe supplémentaire ont beaucoup varié. On a contesté aux Compagnies le droit de surtaxer ainsi les transports, lorsqu'elles ne procédaient, ni à la manutention de chargement et de déchargement, ni au camionnage; mais elles ont maintenu leur droit et soutenu que les *terminal charges*

étaient destinés à les couvrir de frais divers non compris dans la partie principale du tarif, notamment de ceux de construction et d'entretien des voies affectées au chargement et au déchargement (1).

D'après les règles du Clearing-House, les Compagnies estiment, pour le règlement de leurs comptes communs, les frais accessoires (camionnage compris) à 10 fr. 65 par tonne pour Londres et à 5 fr. pour les autres localités, et les mêmes frais, sans camionnage, à 1 fr. 85 pour Londres et les autres localités sans distinction.

c. Tarifs d'application. — Voici, sur les taxes réellement perçues, quelques renseignements empruntés à l'un des ouvrages les plus récents, celui de M. Wehrmann.

Sur le *London and North-Western*, le trafic local est soumis aux tarifs suivants.

La classe minérale et la classe spéciale sont respectivement divisées en deux séries *A* et *B* et en quatre séries *C*, *D*, *E*, *F*.

Pour la série *A*, la taxe par tonne est de 1 fr. 25 jusqu'à 8 kilomètres; elle s'élève ensuite à :

2 fr.	35	à la distance de	24	kilomètres	(base de	10 c.	)
5	65	—	80	—	(—	7	)
6	65	—	121	—	(—	5	5)
10	45	—	193	—	(—	5	4)
18	50	—	402	—	(—	4	6)

Au delà de 402 kilomètres (250 milles), la taxe supplémentaire est de 3 c. 18 par tonne et par kilomètre.

Les taxes des séries *B*, *C*, *D*, *E* et *F*, dépassent celles de la classe *A* de 25 à 50 °/₀, de 40 à 100 °/₀, de 90 à 300 °/₀, de 250 à 500 °/₀, de 330 à 700 °/₀. Au delà de 402 kilomètres, la taxe supplémentaire par kilomètre est de 4 c. 8, 5 c. 8, 6 c. 4, 12 c. 75 et 12 c. 75.

Pour les classes 1, 2, 3, 4 et 5, les bases initiales jusqu'à 80 kilomètres sont de 11 c. 1, 12 c. 7, 15 c. 9, 19 c. 1, 22 c. 3, non compris les frais fixes (1 fr. 88 par tonne pour les marchandises non remises à domicile; 8 fr. 75 par tonne à Londres et 3 fr. 13 dans les autres localités, pour les marchandises remises à domicile). Au delà de 80 kilomètres, la taxe kilométrique est de 7 c. 9, 11 c. 1, 12 c. 7, 15 c. 9, 19 c. 1.

M. Wehrmann cite encore, pour les charbons transportés par 200 tonnes dans des wagons n'appartenant pas à la Compagnie, un tarif réglé à raison de 6 c. 4 pour les distances n'excédant pas 50 milles, 4 c. 8 pour les dis-

(1) La question n'a pas une grande importance pratique : car les maxima assignés aux taxes de transport sont si élevés que les Compagnies pourraient facilement relever ces taxes dans une mesure suffisante pour se couvrir de ce qu'elles perdraient sur les frais accessoires.

tances n'excédant pas 100 milles, 3 c. 2 pour les distances excédant 100 milles (1), non compris des frais fixes qui s'élèvent à 0 fr. 62 pour Londres et à 0 fr. 31 dans les autres localités.

En ce qui concerne le *Great-Northern*, l'étude de M. Wehrmann contient les indications suivantes :

La base moyenne des taxes normales appliquées aux marchandises de la classe minérale est de 26 c. à la distance de 8 kilomètres, 12 c. à 24 kilomètres, 8 c. à 80 km., 6 c. 4 à 121 km., 5 c. 7 à 193 km. Au delà de 193 km., la taxe s'accroît de 4 c. 8 par kilomètre.

Pour les engrais et amendements par quantité de 4 tonnes au minimum, la base normale est de 38 c. à 8 km., 18 c. à 24 km., 11 c. à 80 km., 10 c. à 121 km., 7 c. 4 à 193 km. Au delà de 193 km., la taxe s'accroît de 6 c. 43 par kilomètre.

Pour les bois en grume par expédition de 2 tonnes au moins, la base normale est de 77 c. à 8 km., 29 c. 5 à 24 km., 14 c. à 80 km., 13 c. 5 à 121 km., 13 c. à 193 km. Au delà de 193 km., la taxe s'accroît de 12 c. 85 par kilomètre.

La base afférente aux charbons transportés dans des wagons n'appartenant pas à la Compagnie varie entre 3 c. et 13 c., non compris les frais fixes, qui sont déterminés suivant les circonstances locales et qui peuvent s'élever jusqu'à 1 fr. 85 par tonne. M. Wehrmann cite divers prix correspondant à des distances de 220 à 230 km., qui font en effet ressortir une base de 3 c. 4, y compris les frais fixes. Ces prix subiraient une augmentation de 1 fr. 25 par tonne, en cas de transport dans des wagons appartenant à la Compagnie, et une autre majoration de 2 fr. 50, quand le chargement, au lieu de se faire sur des voies ordinaires d'évitement, s'effectue sur des quais surélevés dont l'emploi impose des manœuvres supplémentaires au service du chemin de fer.

En ce qui concerne le *Midland*, M. Wehrmann n'a pu recueillir que des renseignements très sommaires sur le transport des charbons par des véhicules appartenant aux particuliers. D'après ces renseignements, la taxe totale pour les parcours de peu d'étendue était de 0 fr. 95 à 1 fr. 23 par tonne ; au delà, la taxe supplémentaire par tonne et par kilomètre variait entre 2 c. 6 et 6 c. 4.

Sur le *Great-Eastern*, les prix totaux seraient les suivants d'après un barème auquel se réfère M. Wehrmann et qui est reproduit in-extenso dans l'ouvrage de M. de Franqueville.

(1) Le mille vaut 1 609 m. 3.

DISTANCES EN KILOMÈTRES	CLASSE MINÉRALE		CLASSE SPÉCIALE		CLASSE 1		CLASSE 2		CLASSE 3		CLASSE 4		CLASSE 5		PETITS COLIS (prix par colis)		
	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	13 kg.	25 kg.	au-dessus de 25 kg.
km.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	fr.	fr.
1 à 9,5	1,90		3,10	25	8,30		10,40		10,40		12,50		14,60		0,80	1,00	1,00
16	2,25	14	4,05		9,40	59	10,40	65	12,50	78	15,60	97	19,80	124	0,80	1,00	1,25
24	2,80		6,25		12,50		13,50		13,55		20,95		25,25		0,80	1,00	1,25
32	3,30		8,80		13,50		15,65		16,70		23,00		29,65		1,00	1,25	1,45
40	3,85	9,6	8,80	22	14,55	36	16,70	42	20,00	50	27,00	67	33,55	84	1,00	1,25	1,45
48	4,35		9,40		15,60		20,00		24,25		29,40		35,70		1,00	1,25	1,45
56	4,85		10,40		18,90		23,00		27,30		31,50		38,75		1,25	1,45	1,65
64	5,40		11,45		18,90		23,00		27,30		33,15		42,00		1,25	1,55	1,90
72	5,90		12,50		20,00		23,00		27,30		36,10		42,00		1,55	1,90	2,15
80	6,45	8,1	12,50	16	21,00	26	25,25	32	29,40	37	34,70	43	42,70	53	1,55	1,90	2,15
88	6,45		13,50		21,00		25,25		29,40		37,70		46,10		1,90	,15	2,50
96	6,45		14,65		21,00		25,25		29,40		37,50		46,10		1,90	2,15	2,50
104	6,45		15,60		23,00		27,30		33,45		41,00		50,50		1,90	2,15	2,50
112	6,75		15,60		23,00		29,65		35,70		42,00		51,50		1,90	2,15	2,50
120	7,15	6,0	16,45	14	23,00	19	29,65	25	35,65	30	45,10	38	55,70	46	1,90	2,15	2,50
128	7,50		16,40		25,25		31,50		39,30		46,15		56,75		1,90	2,15	2,50
136	7,90		16,40		26,25		31,50		39,30		49,50		61,00		1,90	2,15	2,50
144	8,30		16,40		27,30		31,50		39,30		49,50		61,00		1,90	2,15	2,50
152	8,75		16,40		27,30		34,70		44,00		52,55		68,60		1,90	2,15	2,50
161	9,05	5,6	16,40	10	29,55	18	38,25	24	44,00	27	54,65	34	72,00	45	1,90	2,15	2,50
169	9,50		17,75		29,40		37,75		46,00		54,65		66,65		1,90	2,15	2,50
177	9,90		17,75		29,40		37,75		46,00		57,25		72,00		1,90	2,15	2,50
185	10,30		17,75		31,50		37,75		46,00		60,00		74,75		1,90	2,15	2,50
193	10,60		17,75		33,55		40,60		49,00		63,10		77,30		1,90	2,15	2,50
201	11,00	5,5	17,75	8,9	34,65	17	40,60	20	49,00	24	63,10	31	77,80	39	1,90	2,15	2,50
209	11,45		18,90		35,65		40,90		48,50		63,60		81,00		1,90	2,15	2,50
217	11,90		18,90		35,65		41,75		50,50		63,60		81,60		1,90	2,15	2,50
225	12,20		21,00		35,65		41,75		50,50		68,70		85,00		1,90	2,15	2,50
233	12,60		21,00		35,65		41,75		50,50		71,00		88,25		1,90	2,15	2,50
241	13,10	5,4	21,00	8,7	35,65	15	44,20	18	52,55	22	71,00	29	88,25	37	1,90	2,15	2,50

Mais il n'y a là qu'un type, dont la Compagnie s'écarte, toutes les fois que son intérêt le lui commande. Ainsi M. Wehrmann cite des prix de 13 fr. 50, pour le transport des céréales (classe spéciale) de Londres à Norwich (181 km); de 25 fr. 60, pour le transport des vins (3e classe) sur le même parcours; de 16 fr., pour le transport de la fonte brute (classe minérale) de Birmingham à Londres (180 km.), y compris la prise au domicile de l'expéditeur et la remise au domicile du destinataire; de 12 fr. 30, pour le transport du ciment (classe spéciale) de Londres à Wattlington (150 km.); de 31 fr. 25, pour le transit des marchandises de toute nature entre les ports de Londres et de Liverpool (350 km.)

Les prix relatés par M. Wehrmann pour le *London Chatham and Dover* sont de 27 fr. 95 pour le transport des rails et coussinets de Sheffield, à Malling (341 km.) et 19 fr. 15, par abonnement, pour le transport des briques de Malling à Sevenoaks (176 km).

En ce qui concerne le *North-Eastern-Railway*, les prix afférents à la houille, au coke et aux minerais de fer feraient ressortir les bases suivantes :

Houille pour foyer domestique. — Base à 16 km. : 9 c. 6. Base à 96 km. : 5 c. 5. Taxe supplémentaire au delà de 96 km. : 3 c. 1.

Houille pour la fabrication de la fonte. — Base à 16 km. : 8 c. Base à 80 km. : 5 c. 5. Taxe supplémentaire au delà de 80 km. : 4 c. 3.

Houille pour l'exportation. — Base à 1 km. : 8 c. 4. Base à 25 km. : 6 c. 8. Taxe supplémentaire au delà de 25 km. : 3 c. 1.

Coke pour l'exportation. — Base à 13 km. : 13 c. Base à 25 km. : 10 c. Taxe supplémentaire au delà de 25 km. : 4 c. 3.

Minerais de fer. — Base à 16 km. : 7 c. 3. Base à 31 km. : 6 c. Taxe supplémentaire au delà de 31 km. : 4 c. 3.

A ces renseignements nous ajouterons ceux qui suivent et qui sont empruntés à l'ouvrage de M. de Franqueville.

Le tarif normal du *Great-Western* serait réglé ainsi :

DISTANCES	CLASSE SPÉCIALE		CLASSE 1		CLASSE 2		CLASSE 3		CLASSE 4		CLASSE 5	
	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base	Prix par tonne	Base
km.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
16	3,10	20,0	8,30	52,0	9,35	58,0	10,40	65,0	12,50	78,0	15,60	97,5
24	4,15		9,35		10,40		11,45		14,56		16,65	
32	5,20		10,40		11,45		13,50		16,65		18,90	
40	6,25	16,0	11,45	29,0	13,50	34,0	14,55	36,0	18,90	47,0	21,90	55,0
48	7,25		12,50		14,55		16,65		20,80		23,00	
64	8,30		14,55		17,70		23,00		25,25		31,50	
72	9,35		15,60		18,90		24,25		27,30		33,55	
80	10,40	13,0	16,65	21,0	19,90	25,0	25,25	32,0	28,35	35,0	35,90	45,0
88	10,40		16,56		20,80		27,30		30,45		36,80	
96	11,45		17,70		21,90		28,35		31,50		37,75	
104	11,45		18,90		23,00		29,40		33,55		39,95	
112	12,50		19,90		23,00		30,45		34,90		41,10	
120	13,50	11,0	19,90	17,0	24,25	20,0	31,50	26,0	36,80	31,0	43,00	36,0
128	13,50		20,80		25,25		33,55		37,85		44,00	
136	14,55		21,90		26,25		34,90		39,65		46,05	
144	14,55		23,00		27,30		35,65		41,15		47,00	
152	15,60		23,00		28,35		36,80		43,00		49,50	
161	16,65	10,0	24,25	15,0	29,40	18,0	38,75	24,0	44,00	27,0	50,50	31,0
169	16,65		25,25		30,45		39,65		46,05		52,55	
177	17,70		26,25		31,50		41,10		48,25		53,60	
185	18,90		26,25		32,50		41,15		49,50		55,70	
193	18,90		27,30		33,55		44,00		51,50		56,75	
201	19,90	9,9	28,35	14,0	34,90	17,0	45,00	22,0	52,65	26,0	58,80	29,0
209	19,90		29,40		35,65		46,05		54,65		59,90	
217	20,80		29,40		36,80		47,00		55,70		62,00	
225	21,90		30,45		37,80		49,50		55,75		63,00	
233	21,90		31,50		38,75		50,50		58,80		65,05	
241	23,00	9,5	32,50	13,5	39,65	16,0	51,50	21,0	60,90	25,0	65,70	27,0
249	24,25		32,50		41,10		52,65		62,00		66,70	
257	24 25		33,55		41,15		54,65		64,00		67,75	
265	25,25		34,90		43,00		55,70		65,05		70,80	
273	26,25		35,65		44,00		56,75		66,65		71,60	
281	26,25	9,3	36,80	13,0	45,00	16,0	58,80	21,0	67,70	24,0	74,75	27,0
289	27,30		37,80		46,05		59,90		68,75		75,75	
297	27,30		37,80		47,00		60,90		70,80		77,80	
305	28,35		38,75		48,25		62,00		73,70		78,90	
313	28,35		39,65		49,50		63,00		74,75		81,00	
322	29,40	9,1	41,10	13,0	50,50	16,0	65,05	20,0	76,75	24,0	82,00	25,0

M. de Franqueville rapporte, pour le même réseau, un certain nombre

de tarifs spéciaux, applicables aux relations entre Londres et différentes villes situées à des distances de 100 à 523 kilomètres.

Les bases de ces tarifs oscillent entre des limites assez étendues :

Classe minérale	9 c.	4	(100 km)	à	4 c.	6	(458 km)		
Classe spéciale	11		— —		5	1	—	—	
Classe 1	21		— —		8	4	—	—	
Classe 2	25		— —		9	7	—	—	
Classe 3	31	5	— —		12		—	—	
Classe 4	38		— —		16		—	—	
Classe 5	44		— —		23		—	—	

Pour le *London and South-Western*, le même auteur relate des prix relatifs aux transports entre Londres et différentes villes situées à des distances de 105 à 316 km.

Les bases de ces prix oscillent entre les limites suivantes :

Classe minérale	7 c. 8	(116 km)	à	5 c. 6	(vers 300 km.)		
Classe spéciale	10	(105 —)	—	6	5	—	—
1re classe	14	(105 —)	—	12		—	—
2e classe	20	(105 —)	—	15		—	—
3e classe	24	(105 —)	—	17		—	—
4e classe	26	(105 —)	—	22		—	—
5e classe	48	(105 —)	—	32		—	—

Tous ces chiffres remontent à une époque assez éloignée. Pour en recueillir de plus exacts, il nous aurait fallu aller nous-même dans les gares anglaises ; encore les résultats de cette enquête eussent-ils été nécessairement fort incomplets.

Au surplus, les changements survenus depuis 1878 ne sont pas suffisants pour infirmer les conclusions qui se dégagent des travaux de M. de Franqueville et de M. Wehrmann.

Les tarifs anglais, basés sur des principes tout à fait différents de ceux qui ont prévalu dans les autres pays de l'Europe, sont extrêmement élevés, si ce n'est pour certaines matières pondéreuses, telles que la houille, le coke et le minerai de fer.

Cette élévation des taxes anglaises est d'autant plus sensible que le trafic des lignes du Royaume-Uni est très considérable (57 000 francs par kilomètre en 1885, pour l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, et 68 000 francs par kilomètre, pour l'Angleterre considérée isolément). Il importe aussi de remarquer que les Compagnies anglaises peuvent, pour la plupart, se

procurer à un prix très modique le charbon nécessaire à l'alimentation de leurs machines.

Dans tout ce qui précède, nous avons laissé de côté la grande vitesse. En effet, la rapidité avec laquelle les transports ordinaires s'effectuent sur les grandes lignes d'Angleterre diminue notablement l'importance de la messagerie.

CHAPITRE XIII

TARIFS SUISSES POUR LES MARCHANDISES

1. **Observation préliminaire.** — Les chemins de fer suisses ne jouent pas, surtout au point de vue de leur trafic intérieur, un rôle assez important pour qu'il y ait lieu d'étudier avec détails leur tarification.

Nous nous bornerons donc à quelques indications sommaires.

2. **Règles générales et classification commune en vigueur sur la plupart des chemins de fer suisses. Prix.** — Les Compagnies de l'Union-Suisse, du Nord-Est, du Central, du Jura-Berne-Lucerne, du Roschach-Heiden, de la vallée de la Taess, du Wadensweil-Einsiedeln, de la vallée de l'Emme et du Gothard ont des règles et une classification identiques pour leur service intérieur et leur trafic commun.

Leurs transports sont divisés en grande vitesse
et petite vitesse. { par expédition partielle.
par wagon complet.

Sont expédiées et taxées comme marchandises en *grande vitesse :*

1° Toutes les marchandises pour lesquelles l'expéditeur réclame ce mode de transport ;

2° Celles pour lesquelles l'expéditeur déclare, dans la lettre de voiture, une valeur supérieure à 3 000 francs par 100 kg. ;

3° L'argent et l'or monnayés, ouvrés ou en barres.

Les expéditions partielles en grande vitesse sont transportées aux prix fixés par les tarifs ; quant aux expéditions par wagon complet, elles sont taxées au double du prix fixé par les classes générales de wagons complets si la taxe ainsi calculée est inférieure à celle qui résulterait de l'application du tarif des expéditions partielles en grande vitesse.

Sont transportées, aux prix fixés pour les *expéditions partielles en petite vitesse*, toutes les marchandises qui ne sont pas remises par l'expéditeur pour être expédiées en grande vitesse ou par wagon complet.

Il existe deux classes d'expéditions partielles.

La *classe 2* comprend : 1° les marchandises qui, d'après la classification, appartiennent à la nomenclature des tarifs spéciaux I, II et III, lorsqu'elles sont transportées par wagon complet ; 2° les marchandises encombrantes (pour ces dernières, le poids réel est majoré de 50 %).

Les autres marchandises paient les prix de la *classe 1*.

Quant aux transports *en petite vitesse par wagon complet*, ils se décomposent ainsi :

— *Classes générales A et B* de wagons complets ;

— Transports soumis aux *tarifs spéciaux I, II et III ;*

— Transports soumis à des *tarifs exceptionnels*.

Les classes générales *A* et *B* comprennent toutes les marchandises qui ne sont pas dénommées comme bénéficiant des tarifs spéciaux ou des tarifs exceptionnels. Elles ne diffèrent qu'en ce que les tarifs de la classe *A* s'appliquent aux expéditions de 5 000 kg. et ceux de la classe *B* aux expéditions de 10 000 kg.

Les tarifs spéciaux I, II et III s'appliquent à des marchandises dénommées. Chacun d'eux se subdivise en deux catégories : *a* et *b*, suivant que l'expédition est de 5 ou 10 tonnes.

Les tarifs exceptionnels désignent les marchandises et les relations auxquelles ils sont applicables.

D'une manière générale, les chargements par wagon complet peuvent être formés de marchandises différentes et composés notamment, soit de marchandises appartenant les unes aux classes générales et les autres aux tarifs spéciaux, soit de marchandises diverses du même tarif spécial, soit de marchandises relevant de divers tarifs spéciaux ; dans ce cas, la Compagnie applique le prix auquel est soumis l'article payant la taxe la plus élevée, à moins que la taxation séparée des différents articles d'après leur poids réel ne donne un total moindre.

Les frais de transport sont toujours calculés sur un poids minimum de 20 kg. et par fraction indivisible de 10 kg.

Parmi les prescriptions spéciales relatives au transport de certaines marchandises, nous en relevons une relative aux emballages ayant déjà servi : la plupart de ces emballages sont taxés, au retour, sur la moitié de leur poids réel et au prix de la classe 2 des expéditions partielles.

Le chargement et le déchargement de toutes les marchandises transportées en grande et en petite vitesse par expéditions partielles, ou par wagon complet sous le régime du tarif des classes *A* et *B*, sont effectués aux frais et par les soins de la Compagnie. Les autres marchandises doivent être chargées par l'expéditeur et déchargées par le destinataire, à moins que la Compagnie ne consente à effectuer ces opérations contre paiement des taxes prévues à cet effet.

Sauf pour des articles explicitement énumérés, les Compagnies ont le droit de transporter en wagon découvert les marchandises destinées au transport par wagon complet aux conditions des tarifs spéciaux ; ce droit s'étend aux chargements mixtes, composés en partie de marchandises pour lesquelles l'expéditeur peut réclamer des véhicules couverts.

Néanmoins l'expéditeur conserve la faculté : 1° de faire substituer les wagons couverts aux wagons découverts, moyennant paiement d'une surtaxe de 10 %; 2° de demander des wagons munis de bâches, moyennant paiement du droit de location fixé par les tarifs. Mais, dans ce dernier cas, la Compagnie n'est tenue de fournir des bâches que s'il y en a de disponibles dans ses gares.

La répartition des marchandises entre les trois tarifs spéciaux I, II et III est très analogue à celle que nous avons relatée pour l'Allemagne. Nous signalons en particulier les articles suivants :

Tarif n° 1. — Céréales; coton brut; laines; machines; outils de construction; plomb; riz; sel (autre que le sel dénaturé); semences; sucre but ayant moins de 98 % de polarisation; sucre pour l'exportation; verres; zinc en plaques ou en feuilles.

Tarif n° 2. — Chanvre; fers et aciers; fruits des champs et des jardins; lin teillé; pâte de bois; pierres travaillées; poterie en terre cuite; porcelaine et faïence.

Tarif n° 3. — Ardoises; betteraves; bois; charbon de bois; chaux vive; ciment; engrais et amendements; emballages ayant servi; fourrages verts; fer brut et acier brut; houille, coke, lignite et briquettes; huiles minérales lourdes; minerais bruts; pierres brutes; briques et tuiles; plâtre; pommes de terres; terres, sable et gravier.

Les chemins de fer de la Suisse occidentale ont une répartition de tarifs un peu différente. Les expéditions partielles sont divisées en trois classes; il y a de plus 3 classes d'expédition par wagon complet, avec minimum de chargement de 5 000 kg.

Les prix varient avec les réseaux. Voici, par exemple, un extrait du barème des prix par tonne en vigueur sur le réseau du Nord-Est Suisse :

DISTANCES	GRANDE VITESSE	EXPÉDITIONS PARTIELLES en petite vitesse		EXPÉDITIONS PAR WAGON COMPLET							
				CLASSES GÉNÉRALES		TARIFS SPÉCIAUX					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1	1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	5	2,50	2,40	2,00	1,90	1,60	1,40	1,50	1,30	1,40	1,10
50	20	10,00	8,30	7,80	7,00	5,80	5,00	5,30	4,50	4,80	3,10
100	37	18,50	15,00	14,00	12,50	10,50	9,00	9,50	8,00	8,50	5,20
200	71	35,50	28,50	26,50	23,50	20,00	17,00	18,00	15,00	16,00	9,40

Les Compagnies sont en outre soumises à un règlement pour le transport des animaux.

Elle ont des tarifs spéciaux à barême ou à prix fermes, notamment pour le transport de la bière en fûts, des comestibles, des locomotives et tenders, des fourrages, de l'argent et des métaux précieux, du lait (par abonnement), des céréales, des farines, des fruits à cosse, des semences, des pierres, des houilles, des bois, des produits métallurgiques, du beurre frais, du pain, de la pierre, du gravier, du sable, de la marne, de l'argile, de la chaux et du ciment, du foin et de la paille, de la glace à rafraîchir, du sel, etc.

Les prix de transport sur les chemins de fer suisses sont notablement supérieurs aux prix français; cette différence s'explique par la faible intensité du trafic et par les charges que la topographie du pays fait peser sur l'exploitation.

CHAPITRE XIV

TAXE KILOMÉTRIQUE MOYENNE

PAR TONNE DE MARCHANDISES DANS LES PRINCIPAUX PAYS

1. Tableau des taxes kilométriques moyennes dans les principaux pays. — De même que nous l'avons fait pour les voyageurs, nous donnerons pour les marchandises un tableau des taxes kilométriques moyennes perçues par tonne transportée sur rails dans les divers pays.

Ce tableau est extrait des statistiques de 1884.

DÉSIGNATION DES PAYS	LONGUEUR moyenne exploitée	NOMBRE MOYEN de tonnes par kilomètre	RÉPARTITION DES MARCHANDISES (POUR 1000)					Recette kilométrique des marchandises	TAXE MOYENNE kilométrique (impôts non compris)
			Bagages	Grande vitesse	Petite vitesse	Bestiaux	Total		
	km.							fr.	c.
Allemagne.....	36.453	445.607	3	4	979	14	1.000	23.075	5,18
Autriche-Hongrie.	20.895	349.143	2	5	993	»	1.000	22.192	6,55
Belgique (1).....	4.572	»	1	12	987	»	1.000	22.821	»
Danemark.....	1.507	55.745	4	13	926	57	1.000	4.898	6,32
France.....	30.250	362.491	9	12	960	19	1.000	24.208	6,68
Italie.....	9.818	171.266	5	42	953	»	1.000	12.284	7,44
Luxembourg.....	149	193.864	1	7	992	»	1.000	12.916	6.64
Norvège.....	1.578	46.382	»	»	»	»	»	3.272	7,05
Pays-Bas.....	2.103	249.039	4	22	923	51	1.000	10.222	4,12
Roumanie.....	1.505	129.482	2	7	982	9	1.000	9.531	7,35
Russie.....	24.015	438.185	3	2	983	12	1.000	27.936	6,45
Finlande.....	1.138	53.407	4	12	984		1.000	3.918	7,33
Suède.....	6.438	71.824	3		997		1.000	5.712	7,95
Suisse.....	2.885	145.673	13	968		19	1.000	13.951	6,56

Les chiffres indiqués dans le tableau précédent pour la taxe kilométrique moyenne comprennent, non seulement les marchandises en petite

(1) La statistique Belge de 1884 ne donne pas la taxe kilométrique moyenne. D'après la statistique internationale de 1882, cette taxe était de 5 c. (tonnage moyen de 496 000 fr. par kilomètre).

vitesse, mais encore les bagages et les marchandises en grande vitesse. Or, ces deux derniers éléments du trafic y entrent pour une part très variable suivant les pays. En effet, tandis qu'ils ne représentent que 7 °/₀₀ en Allemagne et 13 °/₀₀ en Belgique, ils forment en France 21 °/₀₀ du tonnage total. Encore ces données statistiques s'appliquent-elles au nombre effectif de tonnes transportées et non au nombre de tonnes kilométriques; la distance de transport étant plus grande pour la grande vitesse que pour la petite vitesse, l'écart serait plus considérable, si l'on prenait le tonnage kilométrique pour terme de comparaison.

En faisant abstraction des bagages et de la grande vitesse, la taxe moyenne kilométrique est la suivante pour la France et pour les principaux pays voisins :

ANNÉES	FRANCE	ALSACE-LORRAINE ET LUXEMBOURG	ALLEMAGNE				AUTRICHE-HONGRIE			BELGIQUE	ITALIE
			Chemins de l'État	Chemins concédés exploités par l'État	Chemins concédés exploités par les Compagnies	ENSEMBLE	Chemins de l'État	Chemins concédés exploités par les Compagnies	ENSEMBLE		
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1872	5,91	5,07	6,15	5,15	6,01	5,07	»	»	»	»	6,92
1875	6,06	5,60	6,45	5,15	6,25	6,11	»	»	»	4,90	»
1878	5,97	5,15	6,05	5,16	5,66	5,73	6,99	7,51	7,49	»	7,18
1880	5,95	5,01	5,56	4,65	5,77	5,41	7,35	7,28	7,29	»	6,99
1881	5,88	4,93	5,36	4,66	5,77	5,28	5,59	7,20	6,97	»	6,82
1882	5,89	5,34	5,21	4,35	5,64	5,16	5,34	6,94	6,59	5,00	6,90
1883	5,73	5,49	5,21	4,06	5,65	5,13	5,49	6,75	6,48	»	6,70
1884	5,90	4,67	4,95	5,84	5,77	5,01	5,72	6,60	6,32	»	6,70

La France vient encore après l'Allemagne et la Belgique. Toutefois, il faudrait bien se garder de croire que l'écart entre les chiffres moyens accusés par le dernier tableau donne la mesure de la différence entre les taxes perçues par les Compagnies ou Administrations exploitantes des divers pays.

Comme nous l'avons vu par l'examen comparatif de la tarification Allemande et de la tarification Française, nous sommes loin d'être dans un tel état d'infériorité vis-à-vis de l'Empire germanique. Voici les causes principales qui expliquent le chiffre relativement peu élevé de la perception moyenne par tonne et par kilomètre, sur le réseau Allemand.

1° Les expéditions partielles n'y jouent qu'un rôle tout à fait secondaire. La plus grande partie du trafic s'y fait par wagon de 10 tonnes. Voici,

en effet, d'après l'une des dernières statistiques annuelles, comment le tonnage kilométrique et la recette des marchandises se répartissent entre les divers éléments qui les composent :

	PROPORTION POUR CENT	
	DU TONNAGE KILOMÉTRIQUE	DE LA RECETTE
Grande vitesse	0,50	2,76
Expéditions partielles	5,31	15,59
Tarif A_1 (par expédition de 5.000 kg.)	1,94	3,40
Tarif B (id. 10.000 kg.)	3,05	4,76
Tarif A_2 (id. 5.000 kg.)	2,75	3,93
Tarif spécial I (id. 10.000 kg.)	6,63	7,96
Tarif spécial II (id. id.)	3,35	3,24
Tarif spécial III (id. id.)	20,45	16,03
Tarifs exceptionnels pour transports de moins de 10.000 kg	0,50	0,78
Tarifs exceptionnels pour expéditions de 10.000 kg. et au-dessus	51,66	36,67
Transports militaires, etc	le surplus	

Ainsi l'application des tarifs avec condition de tonnage donne plus de 80 % de la recette et plus des $\frac{9}{10}$ du mouvement kilométrique. Les transports par expédition de 10 tonnes fournissent à eux seuls près de 70 % de la recette totale des marchandises.

En France, les transports par tarifs spéciaux donnaient également les 4/5 de la recette, avant la réforme en cours, ainsi que le constate une circulaire du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 2 novembre 1881. Mais, parmi ces tarifs, il en est un assez grand nombre qui ne sont pas subordonnés à une condition de tonnage; peu d'entre eux comportent l'obligation d'expédier par 10 000 kg. au moins.

Il est certain qu'en Allemagne le public doit fréquemment recourir aux groupeurs, partager avec eux la différence entre le prix des expéditions partielles et celui des expéditions par grande masse, et, par suite, payer en réalité des taxes supérieures aux perceptions relevées dans les statistiques.

2° Les matières pondéreuses et de peu de valeur forment une part plus considérable du trafic en Allemagne.

Nous ne pouvons l'établir par des chiffres précis; mais le fait n'est guère contesté.

3° L'Administration exploitante intervient beaucoup moins dans les manipulations de chargement et de déchargement, qui, en principe, doivent

être faites par l'expéditeur et par le destinataire. Or, en France, la taxe afférente à cette double manutention s'élève (non compris les frais de gare) à 60 c. par tonne, pour les expéditions par wagon complet, et à 80 c., pour les expéditions sans condition de tonnage : le parcours moyen de la tonne de marchandises étant actuellement de 120 km. environ (1), il en résulte une charge de 0 c. 5 à 0 c. 7 par tonne kilométrique pour les marchandises manutentionnées par les Compagnies.

Des causes analogues à celles que nous venons de signaler pour l'Allemagne agissent en Belgique, pour y abaisser la taxe kilométrique moyenne.

D'après le rapport présenté par le Ministre des travaux publics aux Chambres législatives belges sur les opérations de l'année 1881 (2), les expéditions par chargement de 5 tonnes ou de 10 tonnes donnaient environ 85 % de la recette en service intérieur et près de 90 % de la recette totale, y compris les services mixtes et internationaux.

La Belgique est d'ailleurs un pays éminemment industriel et les transports de matières premières y ont une part prépondérante dans le trafic.

Néanmoins, comme nous l'avons établi précédemment, les tarifs belges sont notablement inférieurs aux tarifs français et, si la différence n'est pas aussi grande que pourrait le faire croire au premier abord le simple rapprochement des taxes kilométriques moyennes, elle n'en est pas moins réelle. Elle s'explique et se justifie par la situation spéciale de la Belgique, par les sacrifices qu'elle n'a jamais hésité à faire en vue de développer son commerce intérieur et surtout ses relations internationales, par le régime qu'elle a adopté pour ses voies ferrées.

Au surplus, nous ne saurions trop le répéter, l'étude abstraite des taxes perçues dans un pays ne saurait permettre de formuler une appréciation raisonnée sur la valeur de son système de tarification.

Cette appréciation soulève des questions complexes et multiples. Il faut faire entrer en ligne de compte l'importance du trafic; les éléments qui le composent; la vitesse des transports; la longueur des parcours; la structure et le développement des réseaux; les dépenses de premier établissement; les frais d'exploitation et, par suite, le profil des lignes et le prix de revient des matières de consommation; le régime des chemins de fer; l'étendue de la responsabilité du transporteur; les impôts dont les transports peuvent être grevés au profit du Trésor, etc.

Nous nous sommes expliqué à cet égard, à propos des tarifs de voyageurs.

(1) En réalité le parcours moyen est plus considérable. En effet, les statistiques sont dressées par Compagnie, de telle sorte qu'une tonne de marchandises empruntant deux réseaux est recensée deux fois.

(2) Les comptes rendus postérieurs à cette époque sont très sommaires.

2. **Recette moyenne par tonne transportée dans les différents pays.** — La recette moyenne par tonne transportée est le produit de la taxe kilométrique moyenne par le parcours moyen.

Aucune statistique ne permet de l'établir exactement : chaque réseau a en effet sa comptabilité distincte et les tonnes de marchandises sont recensées pour autant d'unités qu'elles empruntent de réseaux différents.

Alors même que la recette moyenne effective, rapportée à l'ensemble de la perception et du parcours pour chaque tonne, pourrait être supputée avec précision, il faudrait, pour en tirer quelques déductions, avoir égard à la topographie du pays, à la répartition des centres industriels et commerciaux, à la production agricole et minière, au développement des chemins de fer.

Quoi qu'il en soit, voici, d'après les statistiques de 1884, les chiffres comparatifs pour les différents pays :

DÉSIGNATION DES PAYS	RECETTE MOYENNE par tonne	DÉSIGNATION DES PAYS	RECETTE MOYENNE par tonne
	fr.		fr.
Allemagne	4,10	Norvège	4,15
Autriche-Hongrie	7,30	Pays-Bas	3,51
Belgique	2,87	Roumanie	9,27
Danemark	5,59	Russie	14,64
France	8,53	Finlande	7,54
Italie	8,99	Suède	5,12
Luxembourg	1,50	Suisse	5,47

3. **Nombre moyen de tonnes expédiées par habitant et par kilomètre de chemin de fer, dans les différents pays.** — Nous terminerons par l'indication de quelques chiffres qui ne présentent pas grand intérêt pratique, mais qui n'en ont pas moins été parfois invoqués dans les discussions ou les polémiques, concernant le nombre moyen de tonnes expédiées par habitant et par kilomètre de chemin de fer dans les différents pays.

Ces chiffres sont déduits des statistiques de 1884.

DÉSIGNATION DES PAYS	NOMBRE DE TONNES expédiées par habitant	NOMBRE DE TONNES expédiées par kilomètre de chemin de fer	DÉSIGNATION DES PAYS	NOMBRE DE TONNES expédiées par habitant	NOMBRE DE TONNES expédiées par kilomètre de chemin de fer
	t.	t.		t.	t.
Allemagne	4,7	5.780	Norvège.....	0,7	794
Autriche-Hongrie.	1,8	3.351	Pays-Bâs.....	1,5	2.920
Belgique	6,2	7.789	Roumanie	0,3	1.028
Danemark.....	0,7	875	Russie	0,6	1.908
France.....	2,3	2.839	Finlande	0,3	520
Italie	0,5	1.366	Suède.....	1,6	1.271
Luxembourg.....	8,0	11.314	Suisse.....	2,6	2.516

CHAPITRE XV

DÉLAIS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

§ 1. — HEURES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES GARES ET STATIONS ET DE LEURS ANNEXES

1. Observation préliminaire. — Les gares ne sont pas ouvertes d'une manière permanente. L'article 50 du cahier des charges porte que « l'Administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures « d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en « été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les « trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes ».

Ces heures ont une grande importance au point de vue des délais de transport : d'une part, en effet, elles limitent la période journalière pendant laquelle les marchandises peuvent être remises à la Compagnie ; d'autre part, elles influent, comme nous le verrons, sur les délais de livraison. Il convient donc, avant tout, d'étudier les règles suivant lesquelles elles sont fixées.

2. Heures normales d'ouverture et de fermeture des gares et stations. — Aux termes de deux arrêtés ministériels du 12 juin 1866 et du 16 février 1887, pris en conformité de l'article 50 du cahier des charges, les gares et stations doivent être ouvertes :

1° pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à 6 heures du matin au plus tard, du 1er avril au 30 septembre, et à 7 heures du matin, du 1er octobre au 31 mars ;

2° pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse, à 6 heures du matin, du 16 mars au 15 octobre, et à 7 heures du matin, du 16 octobre au 15 mars.

Elles ne doivent être fermées :

1° pour la grande vitesse, qu'à 8 heures du soir au plus tôt, pendant toute l'année ;

2° pour la petite vitesse, qu'à 6 heures du soir, du 16 mars au 15 octobre, et à 5 heures du soir, du 16 octobre au 15 mars.

Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares de marchandises à petite vitesse sont fermées à midi. (Elles le sont pendant toute la journée de la fête nationale, aux termes d'un arrêté ministériel du 2 juin 1886.)

Les heures de fermeture ne s'appliquent pas à la livraison du lait, des fruits, de la volaille, de la marée et des autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes désignées par l'Administration supérieure, les Compagnies entendues. Ces marchandises sont mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, pourvu quelles aient été transportées en grande vitesse.

Telles sont les prescriptions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

3. **Faculté pour les Compagnies d'avancer l'heure de l'ouverture et de retarder la fermeture au profit du public.** — Les heures fixées par les arrêtés de 1866 et 1887 ne constituent que des limites obligatoires pour les Compagnies. Celles-ci ont la faculté d'ouvrir leurs gares plus tôt et de les fermer plus tard (1). Toutefois, elles ne peuvent procéder que par voie de mesure générale, applicable sans distinction à tous les expéditeurs ; sinon, elles violeraient le principe d'égalité inscrit dans les articles 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et 49 du cahier des charges, qui prescrivent d'effectuer les transports « sans tour de faveur ».

La Cour de cassation a décidé à plusieurs reprises que, si les Compagnies devaient conserver le libre accès de leurs gares à toute heure, pour le factage ou le camionnage obligatoire à l'arrivée, ce droit n'existait pas à leur profit pour le factage ou le camionnage facultatif au départ, et que, dès lors, en ouvrant leurs portes à leurs préposés pour ce service en dehors des heures réglementaires, elles contrevenaient à la règle d'égalité et aux principes du droit public sur la libre concurrence et pouvaient être condamnées à des dommages-intérêts envers les autres camionneurs ne jouissant pas de la même faveur (30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas ; 21 juin 1882, Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts ; 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres) (2) (3).

(1) La Cour de cassation l'avait reconnu antérieurement par un arrêt du 18 janvier 1864 (Cie de P.-L.-M. contre Bonnaud). Elle l'a de nouveau constaté depuis (4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne).

(2) Voir dans le même sens un arrêt de la cour de Rennes, du 1er août 1867 (Cie d'Orléans contre Lucas et Durand-Mazier).

(3) La Commission d'enquête de 1863 a émis, en termes généraux, l'avis que, pour éviter l'encombrement des gares, il conviendrait d'autoriser les Compagnies à laisser constamment libres à leurs camionneurs l'entrée et la sortie de leurs gares, sans qu'elles fussent astreintes à faire profiter les autres voituriers de la même facilité, mais en maintenant à

Mais il est bien entendu que leurs agents peuvent se présenter à domicile pour y prendre les marchandises en dehors des périodes normales d'ouverture des gares (Cour de cassation, 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne).

4. Avis du Conseil supérieur des voies de communication sur la fermeture totale ou partielle au service de la petite vitesse, les dimanches et jours fériés. — Le Conseil supérieur des voies de communication a été appelé, dans sa deuxième session (1878), à délibérer sur la fermeture des gares au service de la petite vitesse, les dimanches et jours fériés.

Pour des raisons diverses, et notamment dans le but d'assurer aux agents le repos hebdomadaire qui leur est légitimement dû, la plupart des représentants des Compagnies ont conclu à fermer les gares de marchandises, les dimanches et jours fériés, à 9 heures du matin en été et à 10 heures du matin en hiver. Seul, le représentant de la Compagnie du Nord s'est opposé à cette mesure, en invoquant la situation spéciale de son réseau, qui dessert plusieurs ports de mer, et en faisant valoir les frais considérables de surestarie qu'une trop longue interruption dans les opérations des gares pouvait imposer aux navires.

Le Conseil supérieur a conclu au maintien du statu quo, qui lui a paru tenir un juste compte des besoins du commerce et des intérêts du personnel. La fermeture complète, quoiqu'usitée en Angleterre et même en Allemagne, pourrait présenter des inconvénients pour le public et pour les agents eux-mêmes, qui auraient un surcroît de travail le samedi et le lundi ; elle serait susceptible, dans certains cas, de provoquer des encombrements. La suppression du repos partiel accordé aux employés n'est pas admissible. Aussi croyons-nous que le Conseil supérieur a bien jugé.

5. Fermeture des gares aux expéditions en cas d'encombrement. — Les Compagnies peuvent-elles fermer leurs gares ou, ce qui revient au même, refuser les marchandises en dehors des limites déterminées par les arrêtés ministériels du 12 juin 1866 et du 16 février 1887 ?

La Cour de cassation leur a reconnu ce droit par arrêt du 24 décembre 1873 (Cie de P.-L.-M. contre Couturier), en se fondant notamment sur les termes de l'article 16 des conditions d'application des tarifs généraux, qui

l'égard de ces derniers les dispositions de l'article 52 du cahier des charges. Il est facile de se convaincre, par la lecture du rapport de la Commission, qu'elle se préoccupait, sinon exclusivement, du moins surtout de l'évacuation des gares à l'arrivée. A ce point de vue, la jurisprudence n'a jamais hésité à reconnaître la liberté d'action des Compagnies.

n'oblige les Compagnies à recevoir que les marchandises prêtes à être expédiées. Elle a statué dans le même sens, le 20 janvier 1875 (Marigo et Cie contre Cie de P.-L.-M.), dans une espèce où l'encombrement d'une gare avait forcé à ajourner l'entrée de voitures chargées de marchandises et où la Compagnie justifiait avoir fait tout ce qu'elle avait pu, dans les limites de ses droits et de ses obligations. On pourra encore consulter un arrêt du 3 février 1875 (Joannon contre Cie de P.-L.-M.) : par arrêté du 10 octobre 1871, le Ministre avait affranchi les Compagnies des délais réglementaires pour les marchandises autres que celles des 1re et 2me séries ou celles qui seraient taxées aux prix de la 2me série; l'autorité judiciaire a considéré cet arrêté comme autorisant la fermeture des gares pour les marchandises des séries inférieures.

La fermeture peut d'ailleurs être motivée, non par l'encombrement de la gare de départ, mais par celui de la gare de destination ou d'une gare de transit (Cour de cassation, 20 janvier 1875, Bloëme contre Cie de P.-L.-M.).

Mais il faut que la Compagnie prouve l'encombrement (Cour de cassation, 20 février 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dussol) : c'est à elle qu'incombe le soin d'établir les motifs pour lesquels elle n'a pu se conformer à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'article 49 du cahier des charges, aux termes desquels elle doit effectuer les transports avec célérité. Si elle n'alléguait même pas l'encombrement, elle serait incontestablement passible de dommages-intérêts (Cour de cassation, 5 mars 1873, Cie de P.-L.-M. contre Couturier).

Il faut aussi que, même démontré, l'encombrement ne résulte pas d'une insuffisance notoire du personnel, du matériel et des installations de la gare, et qu'il découle de faits anormaux et exceptionnels. Sinon, les Compagnies ne satisferaient pas à leurs obligations. Une autorisation administrative de fermeture ne couvrirait pas toujours leur imprudence ou leur faute à cet égard (Cour de cassation, 13 juillet 1868, Cie de P.-L.-M. contre Chanut).

On s'est demandé si, en cas de fermeture temporaire de leurs gares aux expéditions, par suite d'encombrement, les Compagnies devaient solliciter une autorisation administrative ou tout au moins prévenir le public par la voie des affiches. La Cour de cassation, tout en indiquant la question dans son arrêt précité du 5 mars 1873, a pu ne pas la résoudre.

S'il s'agit d'encombrements imprévus et passagers, les Compagnies ne peuvent évidemment se munir d'une autorisation, ni même recourir à

la publicité préalable; elles ont pour excuse un véritable cas de force majeure.

Il n'en serait pas de même, si l'encombrement résultait de circonstances susceptibles d'être prévues à l'avance ou devant avoir une certaine durée et présenter un caractère chronique.

6. Suspension des règles ordinaires par mesure administrative. — Le Ministre, qui a qualité pour fixer les heures d'ouverture et de fermeture des gares, peut évidemment modifier les règles ordinaires, quand cette mesure est nécessaire.

Nous citerons à titre d'exemples :

— l'arrêté du 11 avril 1871, suspendant jusqu'à nouvel ordre l'application de l'arrêté du 12 juin 1866, pour faciliter l'évacuation des troupes allemandes, le rapatriement des prisonniers français, la liquidation des transports de l'intendance, etc. (1);

— l'arrêté du 24 juillet 1871, prescrivant une ouverture intermittente des gares aux expéditions dans les départements du Gard et de l'Hérault;

— l'arrêté du 10 octobre 1871, maintenant, tout en les limitant, les effets de l'arrêté du 11 avril 1871;

— l'arrêté analogue du 29 décembre 1871, approuvé par décret du 3 janvier 1872 (Il y a lieu de mentionner l'article 5 de cet arrêté, obligeant les Compagnies, en cas de fermeture temporaire de leurs gares, à donner avis aux autorités locales de la mesure, de ses causes et de sa durée probable, et à en informer également le public par la voie des affiches);

— l'arrêté du 29 février 1872, approuvé par décret du même jour et prorogeant celui du 29 décembre 1871.

L'application des arrêtés que nous venons d'énumérer a fait surgir de nombreux litiges. Il suffira de signaler ici un arrêt de la Cour de cassation du 20 février 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Dussol), décidant que, si la dispense d'observer les délais d'expédition, de transport et de livraison limite et restreint pour les Compagnies l'obligation corrélative de recevoir les marchandises, au fur et à mesure qu'elles leur sont présentées, cette restriction n'a pas été abandonnée à l'appréciation souveraine des Compagnies; il appartient aux tribunaux de juger si, en fait, le refus d'une expédition est justifié par la situation des gares et magasins.

7. Marchandises reçues dans les bureaux de ville. — Les Compagnies ont ouvert dans les grandes villes des bureaux extérieurs où elles

(1) Cet arrêté s'appliquait à toutes les marchandises Cour de cassation, 18 juin 1873, Cie de P.-L.-M. contre Gillette).

reçoivent les marchandises, les pèsent, les enregistrent, délivrent les récépissés jusqu'à destination, en un mot passent le contrat de transport. Ces bureaux, placés au cœur des quartiers commerçants, rendent de réels services au public. L'un de leurs avantages est de recueillir les expéditions bien après les dernières tournées des camionneurs libres et même des camionneurs de la Compagnie.

Pendant longtemps, personne n'a contesté aux Compagnies la faculté d'introduire dans leurs gares, après l'heure de la fermeture normale, les voitures amenant les marchandises des bureaux de ville.

Des difficultés sont nées en 1878, à propos d'un bureau installé à Toulouse et commun aux réseaux d'Orléans et du Midi. Plusieurs camionneurs libres ayant engagé une action en dommages-intérêts contre les deux Compagnies, la cour d'appel de Toulouse a donné gain de cause aux plaignants par un arrêt du 24 juin 1879. Se référant à la distinction précédemment indiquée entre le factage et le camionnage obligatoires à l'arrivée et les opérations analogues au départ, cette cour a considéré l'introduction des camionneurs de la Compagnie dans la gare, après l'heure de fermeture au public, pour le transport des colis reçus au bureau de ville, comme une violation des principes de libre concurrence, comme une infraction à l'article 53 du cahier des charges et à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, lesquels prescrivent la plus complète égalité entre les diverses entreprises et interdisent aux Compagnies d'accorder, directement ou indirectement, sous quelque dénomination que ce soit, à une entreprise de transport des avantages qui ne seraient pas donnés aux autres entreprises du même genre. Elle a jugé que les Compagnies ne pouvaient s'attribuer à elles mêmes des faveurs et des privilèges, qu'il leur serait impossible d'attribuer à des tiers. Elle a repoussé l'assimilation entre les bureaux de villes et les gares elles-mêmes, en se fondant : 1° sur ce que les bureaux de ville n'appartenaient pas au domaine public, constituaient une propriété privée de la Compagnie, pouvaient être établis ou supprimés sans l'accomplissement des formalités prescrites en pareil cas pour les gares et stations ; 2° sur ce que le transport des bureaux aux gares donnait lieu à une perception.

Un arrêt de la Cour de cassation du 21 juin 1882 (Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts) a confirmé la décision de la cour d'appel de Toulouse.

Peu de temps après, le 22 août 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres), la Cour de cassation a rendu un second arrêt dans le même sens.

A la suite de l'arrêt du 21 juin 1882, les Compagnies du Midi et d'Orléans avaient informé le public que désormais les marchandises destinées

à partir par les trains du soir devraient être remises aux bureaux de ville un certain temps avant l'heure réglementaire de la fermeture des gares. Cette modification à un régime pratiqué depuis de longues années souleva de vives protestations; plusieurs Chambres de commerce sollicitèrent l'intervention de l'Administration supérieure, pour légaliser le retour à l'ancien état de choses.

En présence de ces réclamations, les six grandes Compagnies demandèrent au Ministre des travaux publics d'user de ses pouvoirs pour régulariser les rapports entre les bureaux de ville et les gares. Suivant la Compagnie d'Orléans, les heures de réception des marchandises transportées des bureaux de ville dans les gares ne devaient point être limitées; les autres Compagnies se contentaient d'une augmentation de délai de 2 heures.

Cette demande fit l'objet d'une longue et consciencieuse instruction de la part des fonctionnaires du contrôle, puis du Comité consultatif des chemins de fer. Deux solutions principales furent examinées.

La première consistait à assimiler les bureaux de ville à des dépendances des gares et le transport des bureaux au chemin de fer comme une opération d'ordre purement intérieur; le Ministre eût réglé les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux de ville, en vertu de l'article 50 du cahier des charges, et fixé par suite une fermeture plus tardive que pour la gare principale. Cette solution a été repoussée, non qu'elle ne fût très soutenable, mais parce que l'assimilation avait été repoussée par la cour de Toulouse.

La seconde solution consistait à appliquer, au profit du factage et du camionnage entre les bureaux de ville et les gares, les dispositions de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 et de l'article 53 du cahier des charges, qui, tout en prescrivant d'une manière générale la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, prévoient cependant des dérogations *spécialement autorisées* par l'Administration. C'était ce procédé qu'indiquaient les Compagnies; la cour de Toulouse elle-même en avait envisagé l'éventualité : car elle avait inséré dans les motifs de son arrêt un considérant ainsi conçu : « L'autorité supérieure pourrait, si elle « estimait qu'il y a un intérêt public, accorder aux Compagnies l'entrée « des gares à des heures exceptionnelles ou tous autres privilèges qu'elle « croirait devoir leur concéder. Les Compagnies, quand elles deviennent « entrepreneurs de camionnage, sont suffisamment protégées contre les « effets de la concurrence privée par les pouvoirs que l'article 53 du « cahier des charges accorde à l'autorité supérieure. »

Certains membres du Comité ont combattu une telle application de

l'article 53 du cahier des charges. Rappelant les origines de cette disposition, qui a été introduite pour la première fois dans une loi du 7 juillet 1838 relative au chemin de fer de Paris à Orléans, pour empêcher le concessionnaire d'étendre en fait son monopole aux au delà d'Orléans, ils ont soutenu que l'article 53 visait exclusivement les entreprises de correspondance et de réexpédition et ne pouvait régir le factage et le camionnage qui ont fait l'objet d'un article 52 absolument distinct.

Ces objections n'ont pas prévalu. L'article 53, quelle que soit son origine, est conçu dans les termes les plus généraux et s'applique à toutes les entreprises de transport. Il constitue la base des subventions accordées par les Compagnies, pour l'organisation du factage et du camionnage non obligatoires dans les villes ayant une population de moins de 5 000 habitants ou situées à plus de 5 kilomètres de la gare. Jamais l'autorité judiciaire n'a hésité à en reconnaître l'applicabilité aux services facultatifs de camionnage (Cour de cassation, 30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas; 21 juin 1882, Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts; 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres. — Cour de Toulouse, 24 juin 1879).

Le Comité a, en conséquence, conclu pour la seconde solution. Conformément à son avis, le Ministre des travaux publics a pris, le 12 mai 1883, un arrêté aux termes duquel « les marchandises reçues dans les bureaux « de ville des Compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées « dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de « départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire ».

Les sieurs Galbrun, Moiroud et Vincelet, camionneurs, ont formé un recours en excès de pouvoirs contre cet arrêté. Mais le Conseil d'État a repoussé leur requête par arrêt du 16 janvier 1885, attendu que le Ministre avait statué dans l'exercice des pouvoirs dont il est investi par le cahier des charges et notamment par l'article 50. Le Conseil a eu soin d'ajouter que, si les requérants voyaient dans l'usage de l'autorisation concédée aux Compagnies une atteinte à leurs droits et aux principes de libre concurrence, ils pouvaient exercer de ce chef, devant l'autorité judiciaire, les actions qu'ils croiraient leur appartenir.

On remarquera que l'arrêt du Conseil d'État se réfère explicitement, non à l'article 53, mais à l'article 50, c'est-à-dire à la partie de cet article qui a trait aux heures d'ouverture et de fermeture des gares.

Depuis, la cour de Paris a, par un arrêt du 8 janvier 1886, donné gain de cause au sieur Galbrun, dans une action qu'il avait intentée contre les six grandes Compagnies; mais cette cour, tout en développant les mêmes considérations que celle de Toulouse, a eu soin de s'appuyer sur la non-

rétroactivité de l'arrêté ministériel du 12 mai 1883, invoqué par les Compagnies.

8. **Liberté des Compagnies pour l'enlèvement à l'arrivée des marchandises dont le camionnage leur est imposé.** — L'article 52 du cahier des charges oblige les Compagnies à « faire, soit par elles-mêmes, « soit par des intermédiaires dont elles répondent, le factage et le camion- « nage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchan- « dises qui leur sont confiées ». Quelques exceptions sont prévues : mais nous les relaterons plus tard, quand nous traiterons des services extérieurs.

L'autorité judiciaire a toujours admis que les opérations d'enlèvement des marchandises dont le camionnage est ainsi obligatoire pour les Compagnies pouvaient être continuées par leurs préposés, en dehors des heures normales d'ouverture des gares au public. Cette jurisprudence se justifie pleinement par la nécessité où se trouvent les Compagnies, de satisfaire à toutes les demandes, quelle qu'en soit l'importance, et cela aux prix que fixe le Ministre sur leur proposition ; elle est conforme à l'intérêt général, puisqu'elle permet une remise plus prompte à domicile. Les gares se trouvent d'ailleurs plus rapidement dégagées et plus facilement accessibles aux camionneurs libres (Cour de Rennes, 1er août 1867, Cie d'Orléans contre Lucas et Durand-Mazier ; — cour de Paris, 25 juin 1873, Cie de P.-L.-M. contre Decugis et autres ; — cour de Toulouse, 24 juin 1879, Abribat et consorts contre Cies du Midi et d'Orléans ; — Cour de cassation, 21 juin 1882, Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts ; — Cour de cassation, 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

§ 2. — DÉLAIS D'EXPÉDITION

1. Dispositions du cahier des charges. — Les prescriptions de l'article 50 du cahier des charges sont les suivantes :

1° « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à « grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs, com- « prenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destina- « tion, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures « avant le départ de ce train (1);

« 2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à « petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la re- « mise (2); toutefois, l'Administration supérieure pourra étendre ce délai à « deux jours ».

2. Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 modifié par l'arrêté du 6 décembre 1878. — L'arrêté ministériel du 12 juin 1866 sur les délais de transport reproduit, pour la grande vitesse, les prescriptions de l'article 50 du cahier des charges, mais en précisant que les animaux ou marchandises doivent être présentés trois heures au moins avant l'heure *réglementaire* du départ des trains. On comprend, en effet, que le service doive être réglé en vue d'une marche régulière des trains et ne soit pas subordonné à des retards éventuels.

L'arrêté comprend en outre la disposition additionnelle que voici : « Les « Compagnies pourront être autorisées, sur leur demande, à admettre les pe- « tits colis (3) dans les trains express ou poste, sauf à appliquer le même trai- « tement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les au- « torisations précédemment accordées aux Compagnies sont maintenues. »

Il a été complété, le 6 décembre 1878, par un paragraphe ainsi conçu : « La prescription (d'expédier les marchandises par le premier train con- « tenant des voitures des trois classes qui suit l'expiration du délai de 3 heu- « res) n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains poste dans « lesquels les Compagnies admettent exceptionnellement des voitures de

(1) La Cour de cassation a décidé avec raison, le 31 décembre 1879 (Cie du Nord contre Lemoine), que les expéditeurs ne pouvaient prétendre à l'envoi de leurs marchandises par un train ne comprenant pas de voitures de 3e classe, sous le prétexte que ce train n'avait pas une vitesse supérieure à celle des trains composés de voitures des 3 classes.

(2) C'est-à-dire à minuit, au plus tard, du lendemain de la remise (Circulaire ministérielle du 20 août 1869; Cour de cassation, 22 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières).

(3) Cette disposition s'applique aux petits colis mentionnés page 450.

« 2e et de 3e classe, et qui auront été nommément désignés, tant sur « les livrets soumis, lors des changements de service, à l'approbation mi- « nistérielle, que sur les affiches portant la marche des trains à la con- « naissance du public ».

Cette disposition a pour but de ne pas surcharger les trains à marche rapide. Elle n'est pas contraire au cahier des charges, dont l'auteur n'a eu certainement en vue que les trains omnibus ou mixtes. En contester la légalité, ce serait arrêter les Compagnies dans la voie de l'addition de voitures de 3e classe aux trains express ou poste et préjudicier par suite aux intérêts du public. La Cour de cassation l'avait déjà admis (26 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Chauvet).

Pour la petite vitesse, l'arrêté de 1866 porte que l'expédition aura lieu dans le jour qui suivra celui de la remise.

3. **Dispositions des tarifs.** — Les conditions générales d'application des tarifs comprennent un article relatif aux délais de transport.

Nous n'avons à signaler qu'une clause ajoutée aux prescriptions de l'arrêté ministériel de 1866-1878, en ce qui concerne la grande vitesse.

Aux termes de cette clause, les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la station de départ, vingt-quatre heures au moins à l'avance, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures et des animaux qu'ils ont à faire transporter. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux chiens, ni aux animaux en cage dénommés à l'article 37 des conditions d'application. Elle se justifie pleinement par les nécessités du service.

4. **Point de départ du délai d'expédition.** — Le délai d'expédition ne court que de la délivrance du récépissé. C'est en effet la remise de cette pièce à l'expéditeur qui forme le contrat de transport (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M.).

5. **Faculté pour les Compagnies de devancer le terme du délai d'expédition. Maintien du délai total de transport à leur profit.** — Les Compagnies ont la faculté d'expédier les marchandises avant le terme du délai qui leur est imparti.

Mais leur responsabilité continue à être réglée comme si elles avaient usé de la totalité de ce délai. Si donc un colis en grande vitesse est expédié par un train partant moins de trois heures après sa remise à la gare, la Compagnie ne sera liée pour la livraison que par l'heure d'arrivée du premier train passant à la gare de départ après l'expiration du délai de

trois heures (Cour de cassation, 22 août 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gerdy ; — 30 novembre 1870, Cie de P.-L.-M. contre Leblond et Tarâtre ; — 21 août 1871, Cie d'Orléans contre Marzellé ; — 3 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Calvier ; — 4 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Travayon ; — 23 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Lebatteux ; — 14 mai 1878, Cie de P.-L.-M. contre Tony Benon ; — 16 juillet 1878, Cie du Midi contre Laffitte ; — 2 juillet 1879, Cie du Midi contre Moulié ; — 31 décembre 1879, Cie de l'Ouest contre Riguet ; — 17 mai 1882, Cie des Dombes contre Lazare Juif ; — 13 février 1883, Cie de P.-L.-M. contre Phalippon ; — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M. contre Jullien ; — 19 octobre 1883, Cie de l'Ouest contre Tizon ; — 11 février 1885, Cie d'Orléans contre Hallot ; — 8 décembre 1886, Cie de P.-L.-M. contre Phalippon).

6. **Maintien du délai réglementaire, malgré l'acceptation sans réserve, ni protestation, des marchandises.** — Les expéditeurs ne sauraient prétendre à l'expédition de leurs marchandises par un train partant moins de trois heures après la remise en gare, sous le prétexte que les agents de la Compagnie auraient accepté ces marchandises sans protestation, ni réserve ; la Compagnie est tenue, en effet, de recevoir les colis qui lui sont apportés, sauf à bénéficier pour l'envoi des délais réglementaires (Cour de cassation, 16 mars 1869, Cie d'Orléans contre Bonnigal ; — 12 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Delignières).

7. **Avis de la Commission d'enquête de 1863 sur le délai d'expédition en grande vitesse.** — La Commission d'enquête instituée en 1861, sous la présidence de M. Michel Chevalier, a conclu, dans son rapport de 1863, en se fondant sur l'exemple de l'Angleterre, à modifier l'article 50 du cahier des charges, de manière à limiter le délai d'expédition entre un maximum de trois heures et un minimum d'une heure, suivant les gares.

Elle a, en outre, proposé d'admettre l'envoi de certaines marchandises par les trains express, aux conditions suivantes :

a. Limiter la charge par train à deux tonnes, par exemple ;

b. Autoriser les Compagnies à élever, dans ce cas, leurs tarifs de 20 à 25 °/o ;

c. Réserver ces expéditions aux points extrêmes et aux grands centres industriels et commerciaux ;

d. Réduire à une heure le délai de 3 heures fixé par le cahier des charges ;

e. Appliquer le service accéléré aux envois de valeurs et d'argent, mais sans relèvement de tarif.

Ces diverses propositions n'ont reçu d'autre suite que l'autorisation

donnée aux Compagnies de transporter les petits colis par les trains express ou les trains poste.

8. Délai pour les marchandises prises à domicile ou dans les bureaux de ville. — Certains tarifs de factage et de camionnage fixent les délais supplémentaires que se réservent les Compagnies pour l'expédition des marchandises prises à domicile ou remises dans les bureaux de ville. En voici des exemples :

a. *Grande vitesse.* — Délai de 24 heures pour l'expédition des marchandises enlevées à domicile ou remises dans les bureaux de ville de la Compagnie d'Orléans à Paris.

Même délai, pour les marchandises remises dans les bureaux de ville des réseaux d'État et du Midi.

b. *Petite vitesse.* — Augmentation de deux jours (jours fériés en sus), pour les marchandises enlevées à domicile ou remises dans les bureaux de ville de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Lorsqu'il existe des stipulations de cette nature, les tribunaux ne peuvent que les appliquer (Cour de cassation, 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne ; — 10 avril 1878, Cie d'Orléans contre Roux).

Si ces stipulations n'existent pas, quelles sont les règles à suivre? La Cour de cassation a eu à se prononcer explicitement dans une espèce concernant des marchandises déposées dans un bureau de ville. Le tarif était muet à cet égard et ne prévoyait d'augmentation de délai que pour les marchandises prises à domicile : la Cour a jugé que les bureaux de ville, constituant des succursales des gares, ne pouvaient être, à aucun point de vue, assimilés au domicile des expéditeurs et que, d'ailleurs, tout en la matière étant de droit étroit, les délais spécialement accordés en vue d'un cas précis et déterminé ne pouvaient être étendus à un autre cas, sous prétexte d'analogie ; elle a en conséquence refusé tout délai supplémentaire (24 mai 1869, Cie de P.-L.-M. contre Laurent). Deux arrêts analogues, quoique beaucoup moins explicites, sont intervenus le 24 mai 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Laurent) et le 17 mai 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Pidem Tixier). Nous aurions quelques réserves à faire sur ces décisions ; les Compagnies ont, en effet, pour le transport des marchandises du bureau de ville à la gare, un service supplémentaire qui est rémunéré et qui, dès lors, devrait entraîner une certaine augmentation de délai à apprécier par le juge compétent. Cette dernière solution s'impose évidemment pour le factage et le camionnage du domicile à la gare ; les rapports entre l'expéditeur et la Compagnie doivent être soumis aux règles que nous indiquerons plus loin pour la livraison à domicile.

§ 3. — DÉLAIS DE TRANSPORT

Y COMPRIS LES TRANSMISSIONS DE RÉSEAU A RÉSEAU

1. Dispositions du cahier des charges. — Le cahier des charges ne contient aucune disposition particulière sur le délai de transport en grande vitesse : ce délai dépend de la vitesse du train par lequel a lieu ou doit avoir lieu l'expédition.

Pour les marchandises à petite vitesse, l'article 50 porte que « le « maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la pro- « position de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt- « quatre heures par fraction indivisible de 125 km. ».

Enfin, aux termes du dernier paragraphe du même article, « lorsque la « marchandise doit passer d'une ligne sur une autre sans solution de con- « tinuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction sont « fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie. ».

2. Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1886, modifié par les arrêtés du 15 mars 1877, du 3 novembre 1879 et du 29 décembre 1886. — *a.* Transport proprement dit. — L'arrêté ministériel du 12 juin 1866 statue ainsi, pour le délai proprement dit du transport en petite vitesse : « La durée du trajet sera calculée à raison de 24 heures « par fraction indivisible de 125 km. Ne seront pas comptés les excédents « de distance jusques et y compris 25 km. Ainsi 150 kilomètres compte- « ront comme 125, 275 comme 250, etc.

« Sur les lignes ou sections de réseau désignées à la suite du présent « paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que « pour les parcours totaux, la durée du trajet sera réduite à 24 heures « par fraction indivisible de 200 km. pour les animaux, ainsi que pour « les marchandises taxées aux prix de la première et de la deuxième série « des tarifs généraux de chaque Compagnie, et, en général, pour toutes « les marchandises, denrées et objets quelconques, qui, rangés dans les « séries inférieures, seraient taxés au prix de la deuxième série sur la « demande des expéditeurs (1). »

(Suit une liste de 27 lignes.)

« Les animaux et les marchandises taxés comme il est dit ci-dessus,

(1) On remarquera que, pour ces lignes, les excédents sont comptés, alors même qu'ils seraient de 25 kilomètres au plus (Cour de cassation, 2 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières).

« passant directement, sur un même réseau, d'une des lignes précitées sur « une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le « délai de 24 heures par fraction indivisible de 200 km., comme si le « transport avait lieu sur une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui empruntaraient successi- « vement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de « vitesse et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total « du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à « chacune des lignes de régime différent, sans que toutefois ce délai total « puisse dépasser le délai fixé par l'article 7, c'est-à-dire le délai fixé pour « les lignes auxquelles s'applique le parcours minimum de 125 km. (1). »

Un arrêté du 15 mars 1877 a porté à 46 le nombre des lignes pour lesquelles le parcours minimum est de 200 km.

Enfin, ce nombre a été élevé à 62 par un arrêté du 29 décembre 1886, qui a en même temps étendu l'abréviation de délai aux marchandises des quatre premières séries de la tarification de 1879 et à celles qui, rangées dans les séries inférieures, seraient taxées au prix de la quatrième série sur la demande des expéditeurs.

La distinction entre les lignes principales et les lignes secondaires se justifie par les facilités plus grandes que le nombre des voies, la perfection du tracé et le nombre des trains offrent pour les transports rapides sur les lignes de la 1re catégorie.

Quant à la distinction faite entre les marchandises des 4 premières séries et celles de la 5e et de la 6e, elle se justifie surtout par la moindre valeur de ces dernières et le moindre intérêt de l'accélération de leur transport.

b. Transmission. — Les délais de transmission de réseau à réseau sont fixés comme il suit par les arrêtés ministériels du 12 juin 1866 et du 3 novembre 1879.

1. Grande vitesse. — Le délai est de 3 heures à compter de l'arrivée du train, pour les gares communes, et de 6 heures (non compris le temps de fermeture des gares), pour les gares distinctes en communication par rails.

Le délai de 6 heures s'applique aux gares de Paris formant tête de ligne. Il peut être augmenté jusqu'à concurrence de 8 heures, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues.

L'expédition au delà du point de jonction doit avoir lieu par le

(1) Voir l'arrêt précité de la Cour de cassation du 2 mai 1882 (Cie du Midi contre Madrières), faisant application de ce mode de calcul.

premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes, dont le départ suit l'expiration du délai de 3 heures ou de 6 heures.

2. Petite vitesse. — Le délai est d'un jour supplémentaire, pour les gares communes, et de deux jours, pour les gares distinctes en communication par rails.

La durée du trajet se calcule isolément pour chaque Compagnie; mais le délai d'expédition n'est compté qu'une fois, à la gare originaire.

A Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de Ceinture, le délai de deux jours comprend le trajet sur ce chemin.

Un délai plus long peut être accordé jusqu'à concurrence du maximum de trois jours, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues.

Toutes les sections du chemin de fer de Ceinture sont d'ailleurs considérées, au point de vue des délais de transmission, comme appartenant à une seule et même exploitation.

Nous devons faire observer immédiatement que, pour qu'il y ait transmission, il faut que les deux réseaux soient exploités par des Compagnies différentes. Les termes de l'arrêté de 1879 ne peuvent, non plus que ceux de l'arrêté de 1866, laisser aucun doute à ce sujet. Aussi la Cour de cassation a-t-elle refusé le bénéfice du délai supplémentaire à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, pour les relations entre son réseau principal et la ligne du Rhône au Mont-Cenis (31 mai 1875, Cie de P.-L.-M. contre Guillemin).

Toutefois, il pourrait y avoir exception, si les deux réseaux, quoique exploités par une même Compagnie, étaient situés l'un en France et l'autre à l'étranger; leur concession émanant de souverainetés différentes et leur exploitation étant soumise à des règlements distincts, ils présenteraient une véritable dualité au point de vue de la loi française (Cour de Lyon, 26 mars 1884, Cie du Nord contre Cie de P.-L.-M. et Voytier).

Ajoutons encore que le délai spécialement prévu pour les relations entre les gares de Paris s'applique, alors même que ces gares relèveraient d'une même Compagnie (Cour de cassation, 2 février 1870, Cie de l'Ouest contre Lamarre).

Les délais de transmission sont d'ailleurs indépendants du mode de transport; peu importe qu'il y ait transbordement ou que les wagons d'un réseau soient envoyés sur l'autre (Cour de cassation, 29 avril 1873, Cie d'Orléans contre Sigogne et Cie de la Vendée).

c. Formalités en douane. — Conformément à l'article 14 de l'arrêté

du 12 juin 1866, on doit ajouter aux délais précédemment indiqués ceux qui sont nécessaires pour l'accomplissement des formalités en douane.

3. Dispositions des tarifs. — Les conditions d'application des tarifs reproduisent les dispositions des deux arrêtés de 1866 et de 1879.

Pour la petite vitesse, elles contiennent en outre un barême destiné à faciliter les calculs. (Voir, à cet égard, la circulaire ministérielle du 20 août 1860.)

4. Avis de la Commission d'enquête de 1863 sur les délais de transport en petite vitesse. — Frappée de la rapidité des transports en Angleterre, la Commission d'enquête, instituée en 1861 sous la présidence de M. Michel Chevalier, avait conclu en 1863 :

— à remplacer le chiffre minimum de 125 kilomètres porté au cahier des charges par celui de 200 kilomètres ;

— à faire en grande vitesse le service aux petites distances, moyennant un tarif intermédiaire entre celui de la grande et celui de la petite vitesse.

Nous avons vu que l'Administration avait suivi, au moins partiellement, cet avis, en adoptant le chiffre de 200 kilomètres pour les grandes lignes et en homologuant plusieurs tarifs spéciaux à vitesse intermédiaire.

5. Plaintes formulées depuis 1863 contre les délais de transport en petite vitesse. — A maintes reprises, depuis 1863, des plaintes nouvelles ont été formulées contre les délais de transport, tels qu'ils sont fixés par les arrêtés de 1866, 1877 et 1879.

On trouve notamment l'écho de ces plaintes dans un rapport présenté en 1880 par M. Waddington à la Chambre des députés.

L'Administration n'a cependant pas cru jusqu'ici possible de restreindre les délais, plus qu'elle ne l'a fait en 1877 et 1886. Elle a tenu à concentrer surtout ses efforts sur l'abaissement des taxes et sur la réduction des délais supplémentaires pour les transports par tarifs spéciaux. Elle a reculé aussi devant les embarras et les pertes de temps qu'impose aux Compagnies le nombre toujours croissant des bifurcations, où doivent se faire des opérations de triage et de remaniement des trains.

En ce qui concerne spécialement les délais de transmission de réseau à réseau, la Commission centrale des chemins de fer a étudié, en 1877, s'il ne serait pas possible de les réduire. Mais les Compagnies ont objecté les vérifications longues et laborieuses auxquelles les obligent leurs responsabilités respectives.

6. **Suspension des délais par mesure administrative.** — Ainsi que nous l'avons indiqué, à propos de l'ouverture et de la fermeture des gares, le Ministre des travaux publics a dû suspendre l'application des règles ordinaires dans des circonstances exceptionnelles.

Nous ne reproduirons pas la liste des arrêtés qui ont été cités, page 618. Les deux derniers de ces arrêtés ont été ratifiés par décret rendu en Conseil d'État : ils comportaient, en effet, une dérogation temporaire aux règles inscrites dans le cahier des charges, c'est-à-dire dans un acte approuvé par décret en la forme des règlements d'administration publique. On peut se demander si, sous le régime de la loi du 27 juillet 1870, qui avait remplacé le sénatus-consulte du 23 décembre 1852, l'intervention du législateur n'aurait pas été nécessaire. Mais il y avait là un véritable cas de force majeure qui excusait la procédure, s'il ne la légitimait pas.

---

§ 4. — DÉLAIS DE LIVRAISON

1. Dispositions du cahier des charges.— Aux termes de l'article 50 du cahier des charges, les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques doivent être mis à la disposition des destinataires, *à la gare :*
— dans le délai de deux heures après l'arrivée du train, pour les expéditions en grande vitesse ;
— dans le jour qui suit l'arrivée en gare, pour les expéditions en petite vitesse.

2. Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.— L'arrêté ministériel du 12 juin 1866 reproduit les prescriptions de l'article 52 du cahier des charges, mais en spécifiant :
— pour la grande vitesse, que les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare ;
— pour la petite vitesse, que les animaux ou marchandises seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra l'arrivée *effective* en gare.

3. Dispositions des tarifs. — Les conditions générales d'application des tarifs sont conformes à l'arrêté du 12 juin 1866.

4. Heure à partir de laquelle les marchandises en grande vitesse doivent être mises à la disposition des destinataires. — Le délai de deux heures pour la livraison des marchandises en grande vitesse court-il de l'arrivée réglementaire ou de l'arrivée effective des trains?

La doctrine n'est pas uniforme sur ce point.

Certains auteurs se prononcent pour l'arrivée réglementaire. Ils font valoir, à l'appui de leur opinion, les deux arguments suivants : 1° si l'auteur de l'arrêté du 12 juin 1866 n'a pas statué pour la grande vitesse, dans les mêmes termes que pour la petite vitesse, il l'a certainement fait à dessein; 2° lorsque les Compagnies font l'expédition par un train qui part avant l'expiration du délai de trois heures, une jurisprudence constante leur reconnaît néanmoins le droit de ne faire la remise en gare que deux heures après l'arrivée du train par lequel elles auraient pu réglementairement effectuer cette expédition : c'est donc le droit et non le fait qui règle les délais.

D'autres auteurs défendent l'opinion contraire, en invoquant l'impossibilité matérielle où les retards mettraient souvent les Compagnies de satisfaire à leurs obligations et en se fondant, par analogie, sur les dispositions plus précises de l'arrêté de 1866, en ce qui concerne la petite vitesse.

Nous n'hésitons pas à nous prononcer pour la première interprétation. La différence dans les termes de l'arrêté de 1866 pour la grande et la petite vitesse est tout à fait rationnelle. En effet, tandis que l'horaire des trains de voyageurs ou des trains mixtes est porté à la connaissance du public par la voie des affiches, en exécution de l'article 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, la même publicité n'est pas donnée à la marche des trains de marchandises. La mise en mouvement des trains de cette dernière catégorie est souvent subordonnée aux nécessités du service. Les destinataires qui se résignent à la petite vitesse sont moins pressés de recevoir leurs marchandises. D'autre part, les délais de livraison des marchandises en petite vitesse sont fixés par jour et non par heure; les prescriptions de l'arrêté de 1866 n'ont même qu'un intérêt théorique, puisque les textes reconnaissent aux Compagnies, comme nous le verrons, la faculté d'épuiser le délai total résultant de l'addition des délais partiels et réglementaires d'expédition, de transport et de mise à la disposition du destinataire, sans avoir aucun égard à l'heure effective ou réglementaire de l'arrivée des trains. Enfin la marche des trains de marchandises est nécessairement moins régulière que celle des trains de voyageurs.

C'est d'ailleurs dans ce sens qu'ont jugé le tribunal de commerce de la Seine (25 novembre 1858) et la cour de Paris (23 mars 1860).

Ainsi que le porte l'arrêté de 1866, pour les marchandises en grande vitesse arrivées la nuit, le délai de deux heures ne court que de l'ouverture de la gare.

La Cour de cassation a fait plusieurs fois l'application de cette règle (25 avril 1883, Cie de l'Est contre Collot; — 4 juillet 1883, Cie de P.-L.-M. contre Busseuil; — 25 juin 1884, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon; — 29 juillet 1885, Cie de P.-L.M. contre Chèze).

En traitant des délais d'expédition, nous avons indiqué que, lorsque les Compagnies font l'expédition sans épuiser le délai dont elles disposent à cet effet, elles conservent néanmoins le droit de ne procéder à la livraison que dans les deux heures de l'arrivée du train par lequel elles eussent été tenues réglementairement d'expédier la marchandise. Nous nous bornons à rappeler ici cette faculté, reconnue par une jurisprudence constante.

L'Administration a été saisie de demandes tendant à imposer aux Compagnies l'obligation de mettre les marchandises à la disposition des destinataires dans le délai de deux heures à partir de l'arrivée des trains facultatifs, quand l'expédition aurait lieu par des trains de cette nature. Mais le public, ne connaissant que les trains réglementaires et ne pouvant compter que sur eux, le Ministre n'a pas cru pouvoir déférer à cette demande.

5. **Règles spéciales aux denrées destinées à l'approvisionnement des marchés et expédiées en grande vitesse.** — Le lait, les fruits, les volailles, la marée et les autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes désignées par l'Administration supérieure, les Compagnies entendues, doivent, en conformité de l'article 5 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, être mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai de deux heures après l'arrivée du train.

Cette prescription a été étendue :

— par un arrêté ministériel du 9 mai 1874, aux poissons frais, huîtres et coquillages, destinés à l'approvisionnement des marchés de la ville de Marseille ;

— par un arrêté ministériel du 28 mai 1877, à toutes les denrées dénommées en l'arrêté de 1866 et destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Versailles;

— par un arrêté du 14 février 1881, aux mêmes marchandises destinées aux marchés de Saint-Étienne ; etc.

Faut-il attribuer au mot « *marchés* » un sens restrictif, l'interpréter dans le sens de « *marchés publics* » et refuser par suite le bénéfice de la livraison, de nuit comme de jour, aux denrées destinées à des particuliers et ne devant point passer par les marchés ? Faut-il, au contraire, ne voir dans l'arrêté de 1866 que l'intention de satisfaire aux nécessités de l'alimentation et d'empêcher le dépérissement de marchandises susceptibles d'altération?

Les Compagnies ont cherché à faire prévaloir la première solution; elles ont même voulu soutenir qu'il s'agissait exclusivement des denrées dont le factage au carreau des halles devait être fait par leurs soins. Mais jamais les tribunaux n'ont voulu admettre leur prétention (Tribunal de commerce de la Seine, 3 février 1859, 18 octobre 1865, 16 août 1867; cour de Paris, 23 mars 1860, 4 mai 1866). Cette jurisprudence est rationnelle. Au surplus, l'arrêté de 1866 visant exclusivement les livraisons en gare, les Compagnies seraient impuissantes à contrôler la véritable destination des marchandises.

Les bestiaux ne peuvent être considérés comme compris dans la dénomination générique de « *denrées* ». Il suffit de parcourir l'arrêté de 1866 pour constater que les animaux sont toujours distingués explicitement des marchandises (Cour de cassation, 4 juillet 1883, Cie de P.-L.-M. contre Busseuil; — 25 juin 1884, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon).

6. **Livraison à domicile.** — Le cahier des charges et l'arrêté ministériel de 1866 sont muets sur les délais de livraison à domicile.

S'ensuit-il que l'Administration soit désarmée? Incontestablement non.

Aux termes de l'article 52 du cahier des charges, les tarifs de factage et de camionnage pour la remise à domicile, dans les limites où ce service est obligatoire pour les Compagnies, sont fixés par le Ministre des travaux publics sur la proposition des concessionnaires. Or, les prix ne peuvent se séparer de leurs conditions d'application et l'une des plus essentielles de ces conditions est certainement le délai de livraison. Le Ministre a donc, pour les délais comme pour les taxes, un droit absolu de fixation.

On a contesté à l'Administration le pouvoir de statuer par voie de réglementation générale. Cette thèse ne nous paraît guère soutenable. Mais nous ne croyons pas devoir nous y arrêter : car la situation des diverses localités, leurs ressources, leurs besoins et la nature même des marchandises exigent en fait des solutions d'espèce.

Ce qu'il importe donc de constater hautement, c'est le droit indéniable du Ministre.

L'Administration peut d'ailleurs exercer ce droit, soit en statuant sur les taxes nouvelles qui lui sont soumises par les Compagnies, soit en retirant l'exequatur qu'elle a donné antérieurement aux taxes en vigueur: ces taxes disparaissant, il est nécessaire d'en fixer de nouvelles et rien n'empêche le Ministre de modifier, à cette occasion, les règles relatives aux délais.

La seule mesure d'un caractère quelque peu général qui ait été prise résulte d'un arrêté ministériel du 16 mars 1884; elle concerne les délais de factage dans Paris.

Des réclamations réitérées s'étaient produites depuis plusieurs années contre l'exagération de ces délais. Les tarifs de plusieurs réseaux réservaient 24 heures à partir de l'arrivée effective en gare; la jurisprudence avait étendu ce chiffre aux autres réseaux. Bien qu'en fait les Compagnies restassent de beaucoup en deçà du terme qui leur était assigné, le public ne les en considérait pas moins comme investies d'un droit exorbitant. Une instruction fut ouverte et les résultats en furent soumis au Comité consultatif des chemins de fer.

Le Comité pensa que la réforme devait être restreinte à Paris, seule ville où les réclamations se fussent produites, et à quelques autres centres importants de population ; il estima, d'autre part, qu'il y avait lieu de distinguer entre les denrées alimentaires à destination des marchés et les autres articles de messagerie.

Il conclut :

— à fixer, pour le factage à Paris et dans les autres grandes villes qui seraient ultérieurement désignées, un délai de cinq heures pour les denrées alimentaires à destination des halles et marchés et de dix heures pour les autres articles de messagerie ;

— à compter ces délais à partir de l'arrivée effective du train réglementaire par lequel le transport avait dû être effectué, mais en déduisant, pour les articles autres que les denrées, les heures de nuit déterminées par l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 1866.

Cette proposition tenait un juste compte de ce qu'il pouvait y avoir de légitime dans les plaintes du public, ainsi que des nécessités du service pour la manutention des colis, leur reconnaissance, la confection des écritures, les opérations de l'octroi, etc. Elle était sagement limitée aux grandes villes. Étendue davantage, elle eût pu susciter de très sérieux embarras aux Compagnies, pour la conclusion de leurs traités de factage.

Le Ministre des travaux publics l'a adoptée et prise comme base de de son arrêté du 16 mars 1884. Cet arrêté prévoit, en outre, une augmentation éventuelle de deux heures, aux jours désignés par l'Administration comme correspondant, chaque année, à des arrivages exceptionnels et à une surcharge périodique du service du factage. Enfin, pour permettre au destinataire de vérifier facilement que les délais n'ont pas été dépassés, il décide que l'heure de présentation des colis à l'enregistrement sera mentionnée à la fois sur le récépissé remis à l'expéditeur et sur le duplicata qui accompagne le colis pour être remis au destinataire.

Sauf la mesure générale que nous venons de relater, le Ministre n'a pris que des décisions particulières.

Le plus souvent, les tarifs de factage ou de camionnage déterminent les délais supplémentaires que les Compagnies se réservent pour la livraison (1). Les tribunaux ne peuvent alors que faire l'application des clauses des tarifs (Cour de cassation, 12 avril 1870, Cie de P.-L.-M. contre Fombonne ; — 25 avril 1877, Cie du Nord contre Delaune).

A défaut de stipulation précise, les Compagnies doivent disposer d'un délai normal suffisant, dont l'appréciation appartient aux tribunaux, d'après

(1) En ce qui concerne la grande vitesse, la plupart des tarifs font courir le délai de l'heure effective de l'arrivée du train.

les distances et les autres circonstances de la cause (Cour de cassation, 22 février 1869, Cie d'Orléans contre Brieussel; — 16 mars 1869, Cie d'Orléans contre Bonnigal; — 30 novembre 1869, Cie de P.-L.-M. contre Beaufils et Gallaud; — 22 août 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gerdy; — 19 février 1872, Cie de l'Est contre Péreaux; — 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert).

Les tribunaux auraient le même pouvoir d'appréciation, pour les transports comportant une réexpédition par voie de terre (Cour de cassation, 26 juillet 1859, Cie du Nord contre Véleine).

Il est bien entendu, d'ailleurs, que la remise à domicile peut se faire en dehors des heures normales d'ouverture de la gare (Cour de cassation, 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne).

---

§ 5. — DÉLAIS TOTAUX

1. Dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866. — L'article 11 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 contient la disposition très importante que voici, en ce qui concerne la petite vitesse : « Le délai total « résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les Com- « pagnies. »

On doit additionner les délais d'expédition, de transport et de transmission (s'il y a lieu), ainsi que de mise à la disposition des destinataires. Pourvu que la Compagnie n'excède pas le chiffre total ainsi obtenu, elle ne peut être recherchée, alors même qu'elle dépasserait l'un des délais partiels. Peu importe, par exemple, qu'elle fasse l'expédition un jour plus tard, si elle récupère ce retard sur les autres opérations.

Rien de plus rationnel que cette disposition. Elle se justifie par l'impossibilité de l'ingérence du public dans les détails du transport ; elle laisse aux Compagnies une liberté plus grande ; elle réduit notablement le nombre des litiges ; enfin, elle respecte l'intérêt principal des expéditeurs et des destinataires, qui est de voir les marchandises arriver dans le délai maximum sur lequel ils ont dû compter.

La Cour de cassation l'a plusieurs fois appliquée (1er décembre 1874, Cie d'Orléans contre Lépinée ; — 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne ; — 22 mars 1876, Cie de l'Ouest contre Lehomme ; — 24 juillet 1877, Cie de l'Est contre Boichet ; — 10 décembre 1883, Cie du Midi contre Milliaud).

L'article 11 de l'arrêté ministériel de 1866 ne s'applique qu'aux marchandises en petite vitesse. Mais les mêmes principes s'appliquent incontestablement aux transports en grande vitesse : c'est ce que nous avons déjà indiqué, page 624, à propos des délais d'expédition. Jamais, en effet, la Cour de cassation n'a dénié aux Compagnies le droit de ne livrer les marchandises en grande vitesse que deux heures après l'arrivée du train par lequel elles étaient tenues de faire l'expédition, quand même elles auraient en fait utilisé un train partant plus tôt (Cour de cassation, 22 août 1870, 30 novembre 1870, 21 août 1871, 3 février 1874, 4 mars 1874, 23 mars 1874, 14 mai 1878, 16 juillet 1878, 2 juillet 1879, 31 décembre 1879, 17 mai 1882, 19 octobre 1883, 11 février 1885).

Toutefois, le droit de la Compagnie de se prévaloir du délai total s'éteint, lorsqu'elle a envoyé au destinataire de la marchandise livrable en gare une lettre d'avis l'invitant à opérer le retrait de cette marchandise

(Cour de cassation, 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin).

2. **Cas de transports communs.** — La règle de délai total s'applique au cas des transports communs, comme à celui des transports qui ne sortent pas des limites du réseau.

En effet, le contrat de transport est unique ; la Compagnie originaire joue le rôle de commissionnaire ; elle peut reporter sur son préposé les délais qu'elle n'aurait pas remplis ; inversement son préposé peut récupérer les retards auxquels elle se serait laissé entraîner. Ce qui importe au public, c'est la somme des délais partiels impartis à chacune des Compagnies, plus le délai de transmission. Les raisons précédemment indiquées conservent ici toute leur force (Cour de cassation, 21 décembre 1868, Cie de P.-L.M. contre Soleil et Cie des mines de houille de Roche-la-Molière et Firminy ; — 24 juin 1872, Cie de l'Est contre Henrion).

3. **Prolongation des délais par tarifs spéciaux. Transports intérieurs et transports communs.** — L'article 50 du cahier des charges a explicitement prévu la prolongation des délais de petite vitesse, en échange de réductions de prix accordées par les Compagnies.

L'article 12 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 contient une disposition conforme et a soin d'ajouter qu'elle pourra s'appliquer aux tarifs communs, comme aux tarifs intérieurs.

Nous avons vu que les Compagnies usent, dans la plupart de leurs tarifs spéciaux de petite vitesse, de la faculté qui leur a été ainsi conférée.

Quand il y a soudure, à la limite de deux réseaux, entre un tarif général et un tarif spécial à délai allongé, le délai supplémentaire profite indifféremment à l'une ou à l'autre des Compagnies (Cour de cassation, 24 juin 1872, Cie de l'Est contre Henrion).

Il en est de même, lorsqu'il y a soudure entre deux tarifs spéciaux à délai allongé ; les Compagnies peuvent répartir entre elles, à leur gré, la somme des délais supplémentaires (Cour de cassation, 21 décembre 1868, Cie de P.-L.-M. contre Soleil et Cie des mines de Roche-la-Molière et Firminy).

4. **Cas de soudure de tarifs intérieurs.** — Lorsque, dans les limites d'un même réseau, des tarifs sont soudés entre eux, les délais de parcours des divers tarifs soudés s'ajoutent entre eux pour former le délai total de parcours, les délais d'expédition et de livraison n'étant comptés qu'une

fois (Tarifs de petite vitesse du Nord, de l'Est, d'Orléans, de P.-L.-M. et du Midi).

Les conditions de l'Orléans portent en outre que, si les tarifs soudés impliquent des délais d'expédition et de livraison différents, ce sont les plus longs de ces délais qui reçoivent leur application.

5. **Modification du contrat de transport en cours de route.** — Si le contrat de transport est remplacé en cours de route par un contrat nouveau, les effets du contrat primitif doivent être considérés comme définitivement réglés et la Compagnie ne peut prétendre, pour l'exécution du second contrat, au bénéfice des économies de temps qu'elle aurait réalisées sur l'exécution du contrat antérieur; tout doit se passer comme s'il y avait eu livraison et réexpédition. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, le 16 juin 1879 (Cie de P.-L.-M. contre Venturi Pompilio), pour des animaux expédiés originairement en petite vitesse de Modane à Lyon, mais transportés ensuite en grande vitesse entre Montmélian et Lyon, en vertu d'un accord entre la Compagnie et l'expéditeur.

6. **Faculté pour les Compagnies de livrer les marchandises avant l'expiration du délai total.** — Le délai total résultant de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 et des tarifs spéciaux ne constitue qu'un maximum.

Rien n'empêche les Compagnies de mettre les marchandises à la disposition des destinataires avant l'expiration de ce délai. Elle ne pourraient, par exemple, être recherchées par un expéditeur qui leur aurait donné l'ordre de ne pas livrer, mais dont les instructions ne leur seraient parvenues qu'après la livraison, quoique avant le terme du délai total. (Cour de cassation, 12 août 1863, Cie de P.-L.-M. contre Chièvre et fils).

7. **Suspension des délais par mesure administrative.** — A propos des heures d'ouverture des gares au public, puis à propos du délai de transport proprement dit, c'est-à-dire de l'élément le plus important du délai total, nous avons rappelé différents actes administratifs qui, dans des circonstances exceptionnelles, avaient suspendu les règles ordinaires concernant les délais.

En pareil cas, la Compagnie est tenue néanmoins d'apporter au transport toute la diligence compatible avec la situation spéciale dans laquelle elle se trouve placée au point de vue de son exploitation. Elle demeure responsable des retards dus à sa faute ou à celle de ses agents (Cour

de cassation, 20 février 1872, Cie de P. L.-M. contre Dussol; — Cour de cassation, 24 avril 1872, Cie de l'Ouest contre Védy et Alphée; — cour de Dijon, 16 janvier 1872, Cie de P.-L.-M. contre Seguin; — cour de Poitiers, 8 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Giraud).

---

§ 6. — CARACTÈRE OBLIGATOIRE DES ACTES ADMINISTRATIFS OU DES TARIFS FIXANT LES DÉLAIS. — ÉGALITÉ DANS LEUR APPLICATION

1. Force exécutoire des délais fixés ou approuvés par le Ministre. — Les délais fixés par le Ministre ont force obligatoire à l'égard de tous; ils font la loi et la règle des transports pour le public et pour les Compagnies. Ce principe a été rappelé dans tous les arrêts que nous allons énumérer.

Nul n'est censé ignorer les délais; ils sont présumés connus des expéditeurs et des destinataires (Cour de cassation, 16 juillet 1872, Cie du Nord contre Augé).

Le juge ne peut, ni les étendre, ni les restreindre sous prétexte d'équité (Cour de cassation, 2 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières).

Ils s'imposent, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite. Des conventions de cette nature seraient nécessairement illicites et devraient être réputées nulles et non avenues. Elles constitueraient, en effet, des traités particuliers et de faveur, les Compagnies restant maîtresses de refuser les mêmes avantages aux autres expéditeurs et ceux-ci n'ayant aucun moyen de contraindre les Compagnies à leur accorder le même traitement (Cour de cassation, 5 mai 1869, Cie d'Orléans contre Apert; — 16 juin 1869, Cie d'Orléans contre Menier; — 2 février 1870, Cie de l'Ouest contre Lamarre; — 21 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Parent-Duchange et autres; — 9 mai 1870, Cie de P.-L.-M. contre Bonnaud et Chabas; — 10 août 1870, Cie de P.-L.-M. contre Jal; — 22 août 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gerdy; — 30 novembre 1870, Cie de P.-L.-M. contre Leblond et Tarâtre; — 21 août 1871, Cie d'Orléans contre Sauvaigo; — 5 mars 1872, Cie d'Orléans contre Delpéron; — 12 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Delignères; — 4 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Travayon; — 23 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Lebatteux; — 1er décembre 1874, Cie d'Orléans contre Lépinée; — 1er décembre 1874, Cie d'Orléans contre Lherme; — 6 décembre 1876, Cie d'Orléans contre Longe; — 14 mai 1878, Cie de P.-L.-M. contre Tony Benon; — 6 août 1879, Cie de l'Ouest contre Dulac et Cluzel; — 31 décembre 1879, Cie de l'Ouest contre Riguet; — 3 mai 1882, Cie des Dombes contre Mommessin; — 17 mai 1882, Cie des Dombes contre Lazare Juif; — 23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Odinet et Cie des Dombes; — 13 février 1883, Cie de P.-L.-M. contre Phalippon; — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M. contre Jullien; — 17 juillet 1883, Cie du Nord contre François et autres; — 19 novembre 1883, Cie de

l'Ouest contre Tizon; — 24 mai 1886, Cie de P. L.-M. contre Rocher; — 25 octobre 1886, Administration des chemins de fer de l'État contre Martinet; — 8 décembre 1886, Cie de P.-L.-M. contre Phalippon).

Les intéressés ne seraient pas fondés à invoquer les précédents de transports plus rapides et à se prévaloir d'une pratique plus ou moins prolongée, plus ou moins constante de la Compagnie. Cette abréviation ne peut, en aucun cas, ouvrir un droit à leur profit (Cour de cassation, 8 avril 1867, Cie d'Orléans contre Roy; — 31 juillet 1867, Cie de l'Est contre Pérard-Dereims; — 16 mars 1869, Cie d'Orléans contre Bonnigal; — 2 février 1870, Cie de l'Ouest contre Lamarre; — 9 mai 1870, Cie de P.-L.-M. contre Bonnaud et Chabas; — 21 août 1871, Cie d'Orléans contre Marzellé; — 27 juillet 1874, Cie de P.-L.-M. contre Lherme et Cie d'Orléans; — 10 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Libercier; — 10 avril 1878, Cie d'Orléans contre Roux; — 17 juillet 1883, Cie du Nord contre François et autres).

Les intéressés ne peuvent davantage baser une action sur des renseignements erronés qui leur auraient été donnés par des agents (Cour de cassation, 16 juillet 1872, Cie du Nord contre Augé), ni sur des avis qui les auraient portés à croire à une arrivée plus rapide, notamment à la livraison avant l'heure du marché (Cour de cassation, 8 août 1877, Cie du Nord contre Lagache; — 3 mai 1882, Cie des Dombes contre Mommessin; — 17 mai 1882, Cie des Dombes contre Lazare Juif; — 23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Odinet et Cie des Dombes).

Peu importe qu'il faille un délai moindre pour le transport par les voies de terre (Cour de cassation, 8 avril 1867, Cie d'Orléans contre Roy).

Peu importe encore qu'en fait la Compagnie n'ait pas eu besoin d'user de la totalité du délai (Cour de cassation, 5 avril 1876, Cie de l'Ouest contre Corbie; — 16 juillet 1878, Cie du Midi contre Laffitte).

Les Compagnies ne seraient point passibles d'une condamnation, alors même que les marchandises destinées à des marchés ou à des fêtes y arriveraient tardivement. Il appartient aux expéditeurs d'assurer leurs envois en temps utile (Cour de cassation, 29 avril 1873, Cie d'Orléans contre Sigogne et Cie de la Vendée; — 18 janvier 1875, Cie d'Orléans contre Pinsard; — 10 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Libercier; — 8 août 1877, Cie du Nord contre Lagache; — 14 mai 1878, Cie de P.-L.-M. contre Tony Benon; — 16 juillet 1878, Cie du Midi contre Laffitte; — 2 juillet 1879, Cie du Midi contre Moulié; — 3 mai 1882, Cie des Dombes contre Mommessin; — 17 mai 1882, Cie des Dombes contre Lazare Juif; — 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Prost; — 23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Odinet et Cie des Dombes; — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M.

contre Jullien; — 19 novembre 1883, Cie de l'Ouest contre Tizon; — 21 novembre 1883, Cie de P.-L.-M. contre Lapray et Lazare Juif; — 8 juillet 1884, Cie de P.-L.-M contre Berthod; — 8 juillet 1884, Cie de P.-L.-M. contre Charvet; — 5 juillet 1885, État contre Guillot).

Les délais s'appliquent aux marchandises sujettes à détérioration comme aux autres (Cour de cassation, 2 février 1870, Cie de l'Ouest contre Lamarre; — 20 janvier 1875, Cie de P.-L.-M. contre Fourquet et Cies d'Orléans et de la Vendée; — 5 avril 1876, Cie de l'Est contre Corbie; — 31 décembre 1879, Cie de l'Ouest contre Riguet). Ils s'appliquent également aux bestiaux (Cour de cassation, 8 juillet 1884, Cie de P.-L.-M. contre Berthod; — 8 juillet 1884, Cie de P.-L.-M. contre Charvet; — 25 octobre 1886, État contre Martinet).

Une erreur de direction eût-elle été commise, les Compagnies restent indemnes, si elles font néanmoins la livraison avant le terme du délai total (Cour de cassation, 1er décembre 1874, Cie d'Orléans contre Lépinée; — 2 juillet 1879, Cie du Midi contre Moulié).

Des déclarations erronées faites par les Compagnies, même au cours des débats devant l'autorité judiciaire, ne sont pas susceptibles de porter atteinte à la force et à la valeur obligatoire des délais réglementaires (Cour de cassation, 28 juillet 1884, Administration des chemins de fer de l'État et Cie du Midi contre Berthomieu).

Le fait par une Compagnie d'avoir délivré un permis à un toucheur, pour un train par lequel elle n'expédiait pas les bestiaux, ne peut la constituer en faute, si elle est restée dans les limites des délais réglementaires (Cour de cassation, 24 mai 1886, Cie de P.-L.M. contre Rocher).

2. **Interdiction des faveurs dans l'application des délais.** — Parmi les conséquences du caractère obligatoire des délais fixés par le Ministre des travaux publics, l'une des plus importantes est celle de l'égalité dans l'application.

L'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 est formel à cet égard : « La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et cé-« lérité, et *sans tour de faveur*, les transports des marchandises, bestiaux « et objets de toute nature, qui lui seront confiés.

« Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quel-« conques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immé-« diatement, avec mention du prix total dû pour le transport. *Le trans-« port s'effectuera dans l'ordre des inscriptions*, à moins de délais de-« mandés ou consentis par l'expéditeur, qui seront mentionnés dans « l'enregistrement. »

L'article 48 du cahier des charges porte : « La perception des taxes

« devra se faire indistinctement et *sans aucune faveur* », ce qui entraîne l'égalité de traitement dans les conditions du transport; l'article 49 reproduit les dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846; l'article 52, spécial au factage et au camionnage, dispose que « les tarifs seront appli- « cables à tout le monde sans distinction ».

A peine est-il nécessaire d'ajouter que la règle ainsi affirmée par les textes fondamentaux est le corollaire naturel du monopole de fait concédé aux Compagnies.

Toute convention tacite ou expresse, ayant pour but ou pour effet de déroger à cette règle, constituerait un traité particulier absolument illicite. Nous avons cité, page 642, de nombreux arrêts de la Cour de cassation, rendus en ce sens. On pourra consulter notamment ceux des 5 mai 1869, 16 juin 1869, 21 février 1870, 9 mai 1870, dont les motifs sont très développés et très explicites (1).

A un point de vue général, nous ne pouvons que renvoyer aux principes précédemment exposés à propos des traités particuliers.

3. — **Sanction du caractère obligatoire des décisions ministérielles fixant les délais de transport.** — *a.* Sanction civile. — Les Compagnies qui ne livrent pas les marchandises dans les délais fixés par le Ministre doivent aux intéressés la réparation du préjudice qu'elles leur ont causé. Nous réservons la question pour la traiter dans un chapitre spécial.

En consentant des traités de faveur au profit de certains expéditeurs, les Compagnies s'exposeraient également à être recherchées par les autres expéditeurs auxquels elles auraient porté préjudice.

C'est ainsi que la Cour de cassation a confirmé à diverses reprises des jugements, par lesquels des Compagnies avaient été condamnées à des dommages-intérêts pour avoir ouvert leurs gares à leurs préposés pour le factage et le camionnage libres au départ, en dehors des heures d'ouverture au public (30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas; — 21 juin 1882, Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts; — 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

b. Sanction pénale. — L'infraction à la règle de l'égalité entre tous les expéditeurs constituerait une contravention à l'ordonnance du 15 novembre 1846, article 50; le coupable pourrait donc être frappé des peines prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

(1) Un ancien arrêt de la Cour de cassation, du 31 décembre 1857, avait considéré comme licite l'engagement d'abréger le délai, pourvu qu'il n'y eût ni réduction de taxe, ni tour de faveur.

La Cour de cassation a notamment décidé, le 31 juillet 1857 (Romieu), que le seul fait d'inscrire dans une lettre de voiture un délai excédant le chiffre réglementaire devait être considéré comme une contravention à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, encore bien que le transport eût été effectué dans le délai prescrit.

---

§ 7. — APPLICATION DES ACTES ADMINISTRATIFS FIXANT LES DÉLAIS. — RÈGLES GÉNÉRALES DE COMPÉTENCE

1. Compétence générale de l'autorité judiciaire. — Toutes les considérations que nous avons développées à propos de l'interprétation et de l'application des tarifs s'appliquent évidemment aux litiges entre les Compagnies et les particuliers, ainsi qu'aux contestations entre Compagnies, relativement aux délais de transport.

L'autorité judiciaire a seule qualité pour connaître de ces litiges et de ces contestations ; elle a toute compétence pour interpréter et appliquer les actes administratifs ou les tarifs portant fixation des délais, ainsi que pour apprécier le temps normalement nécessaire à l'exécution des services, à défaut de fixation par le Ministre.

Jamais cette compétence n'a été mise en doute. Elle a été au contraire explicitement affirmée par plusieurs arrêts de la Cour de cassation (Voir notamment : 30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas ; — 22 février 1869, Cie d'Orléans contre Brieussel ; — 16 mars 1869, Cie d'Orléans contre Bonnigal ; — 30 novembre 1869, Cie de P.-L.-M. contre Beaufils et Gallaud ; — 22 août 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gerdy ; — 19 février 1872, Cie de l'Est contre Péreaux ; — 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert).

2. Contrôle de la Cour de cassation. — Les tribunaux apprécient souverainement les faits, sans que la voie du recours en cassation soit ouverte aux plaideurs (Voir par exemple : Cour de cassation, 13 juillet 1868, Cie de P.-L.-M. contre Chanut ; — 24 mai 1869, Cie de P.-L.-M. contre Laurent ; — 17 mai 1870, Cie de P.-L.-M. contre Pidem Tixier ; — 20 février 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dussol ; — 20 février 1872, Cie de l'Ouest contre Buchard ; — 20 février 1872, Cie de l'Ouest contre Fresnais ; — 24 avril 1872, Cie de P.-L.-M. contre Trinquier ; — 20 novembre 1872, Chevron contre Cie de P.-L.-M. ; — 3 février 1875, Joannon contre Cie de P.-L.-M. ; — 8 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Charpentier ; — 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin).

Mais, les faits étant constatés, il appartient à la Cour suprême d'examiner si les tribunaux ont sainement interprété les actes administratifs ou les tarifs (Cour de cassation, 3 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Calvier ; — 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne ; — 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Simonin ; — 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Prost ; — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M. contre Jullien).

Pour permettre à la Cour d'exercer son contrôle, les tribunaux doivent indiquer avec précision les heures de remise des marchandises à la Compagnie et celles de livraison; à plus forte raison, doivent-ils motiver leurs jugements, faute de quoi ils ne satisferaient pas aux prescriptions de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 (Cour de cassation, 10 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Libercier ; — 27 mars 1878, Cie du Nord belge contre Goulden et Cie de l'Est ; — 27 mai 1878, Cie de P.-L.-M. contre Roubaudy ; — 31 mars 1879, Cie de P.-L.-M. contre Nicolet ; — 23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Odinet et Cie des Dombes ; — 14 mars 1883, Cie de P.-L.-M. contre Gazielly ; — 9 avril 1883, Cie du Nord contre Duflot ; — 21 novembre 1883, Cie de P.-L.-M. contre Lapray et Lazare Juif ; — 16 juillet 1884, Cie de l'Est contre Villaume ; — 20 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Avérous Vieules ; — 27 janvier 1885, Cie de l'Est contre Fischer ; — 11 février 1885, Cie de l'Ouest contre Hallot ; — 7 juin 1886, Cie de l'Est contre Boin et Constantin et Cie de P.-L.-M. ; — 3 novembre 1886, Cie de P.-L.-M. contre Barrière).

3. **Limites imposées à la compétence de l'autorité judiciaire dans l'interprétation et l'application des actes fixant les délais.** — Les tribunaux excéderaient les limites de leur compétence, si, sous un prétexte d'équité par exemple, ils usaient de leur droit d'interprétation pour étendre les effets des actes portant fixation des délais, pour en modifier la portée et pour empiéter ainsi sur le domaine exclusivement administratif (Cour de cassation, 2 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières).

Ils commettraient encore un excès de pouvoirs si, contrairement aux prescriptions formelles de l'article 5 du Code civil, ils prononçaient par voie de disposition générale et réglementaire sur les causes qui leur sont soumises.

Mais la Cour de cassation a refusé de voir un empiétement sur les attributions du pouvoir administratif et une violation de la loi des 16-24 août 1790 dans un jugement qui, pour condamner une Compagnie, s'était fondé sur ce qu'avec une autre disposition de la voie, l'éboulement invoqué comme constituant un cas de force majeure ne se serait pas produit (13 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Michel). Dans l'espèce, le tribunal, tout en formulant cette appréciation, n'avait rien défendu, rien autorisé, rien prescrit, rien fait qui pût être assimilé à une immixtion dans la direction ou l'exécution d'un travail public.

4. **Compétence exceptionnelle des tribunaux administratifs.** — Si les tribunaux civils ou consulaires ont une compétence absolue pour les litiges entre les particuliers et les Compagnies, la juridiction adminis-

trative serait seule compétente pour statuer sur les contestations relatives à l'exécution des marchés spéciaux conclus par certaines administrations publiques, notamment par l'Administration de la guerre, pour l'exécution de leurs transports.

Le traité pour les transports de la guerre, par exemple, fixe certaines règles pour les délais et détermine les pénalités en cas d'infraction à ces règles. Le Ministre liquidateur appliquerait ces pénalités et le Conseil d'État serait appelé ensuite à se prononcer comme juge de droit commun du contentieux administratif.

---

§ 8. — DES DÉLAIS DE TRANSPORT
DANS QUELQUES PAYS ÉTRANGERS

1. **Allemagne.** — Les délais normaux de transport indiqués par la plupart des règlements généraux d'exploitation, notamment par celui de l'Alsace-Lorraine, sont les suivants (1) :

	DÉLAI D'EXPÉDITION	DÉLAIS DE TRANSPORT
Grande vitesse...	Un jour	Un jour par section indivisible de 300 km.
Petite vitesse....	Un jour	Un jour jusqu'à 100 km. Un jour par section indivisible de 200 km. en sus.

Quand la marchandise emprunte plusieurs réseaux, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre le point d'expédition et le point de destination, et le délai d'expédition n'est compté qu'une fois.

Le délai court de l'heure de minuit qui suit l'apposition du timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture. Il est reconnu avoir été observé, pour les marchandises expédiées à domicile, si la remise a eu lieu avant son expiration, et pour les marchandises livrables en gare, si l'Administration a mis à la poste la lettre d'avis d'arrivée ou prévenu le destinataire par tout autre moyen.

Les délais maxima sont seuls valables, à moins que des délais réduits n'aient été spécialement arrêtés et publiés. Ils s'augmentent des délais supplémentaires publiés par chaque Administration avec l'assentiment de l'autorité supérieure, pour circonstances exceptionnelles.

L'Administration n'est pas tenue d'accepter la marchandise avant que l'expédition puisse en avoir lieu, en particulier lorsque les moyens réguliers de transport sont insuffisants; toutefois, si elle dispose des locaux nécessaires, elle est tenue de recevoir la marchandise en dépôt et d'en délivrer récépissé, avec cette réserve que l'acceptation définitive au transport et l'apposition du timbre de départ sur la lettre de voiture sont subordonnées à la possibilité du chargement.

Les marchandises à petite vitesse ne sont ni acceptées, ni livrées à destination, les dimanches et jours fériés; les marchandises à grande vi-

(1) En Bavière, le délai pour les marchandises en grande vitesse se compose : 1° d'un jour pour l'expédition; 2° d'un jour par section de 225 km. Pour les marchandises expédiées en petite vitesse, il est double (2 jours pour l'expédition et 2 jours par 225 km.).

tesse sont, au contraire, acceptées et livrées à destination les dimanches et jours fériés, mais seulement pendant les heures fixées à cet effet.

Pour les chevaux et les autres animaux, les règlements d'exploitation, et en particulier celui de l'Alsace-Lorraine, portent que les délais de livraison seront ceux de la grande vitesse ou de la petite vitesse, selon que le transport sera effectué par les trains de voyageurs ou par les trains de marchandises ; ils ajoutent cependant que, pour les chevaux et les chiens transportés par les trains de voyageurs, la livraison pourra être exigée dans le délai réglementaire pour les bagages (1).

2. **Autriche-Hongrie.** — Les règles sont les mêmes qu'en Allemagne. Nous nous bornons à signaler deux particularités :

a. L'autorité supérieure peut, pour la transmission d'un réseau à un autre, ou même pour la transmission entre deux lignes d'un réseau déterminé, accorder un délai supplémentaire ne dépassant pas 6 ou 12 heures, suivant que le transport a lieu en grande ou en petite vitesse.

b. Lorsque le délai normal de livraison des marchandises à petite vitesse expire un dimanche, il se prolonge jusqu'au lundi à midi.

3. **Belgique.** — Les colis expédiés *par exprès* sont transportés par le premier train de voyageurs partant une demi-heure après l'inscription et doivent être rendus à la gare de destination dans les mêmes délais que les voyageurs. Il peut être fait exception pour certains trains internationaux et pour les trains spéciaux.

Dans les stations où le camionnage est organisé, la remise des colis par exprès se fait immédiatement après l'arrivée des trains jusqu'à 9 heures du soir, dans un rayon de trois kilomètres.

Les colis exprès arrivant après 9 heures du soir ne sont remis à domicile que le lendemain matin, entre 7 et 8 heures en été et entre 8 et 9 heures en hiver. L'expéditeur peut, néanmoins, en assurer la remise immédiate après 9 heures du soir, en en faisant la demande écrite sur la lettre de voiture ou sur l'adresse des colis et en acquittant une taxe supplémentaire de 25 centimes par expédition.

Les petits paquets de 5 kilogrammes et moins, expédiés franco en *grande vitesse*, sont remis à domicile dans la matinée du jour qui suit leur acceptation, pourvu qu'ils aient été présentés au moins une heure avant le départ du train qui doit les transporter.

Les autres colis et les marchandises en grande vitesse sont générale-

(1) Certaines Directions appliquent uniformément le délai d'un jour pour l'expédition et d'un jour par section indivisible de 300 km.

ment expédiés dans la soirée du jour de leur acceptation, par les trains que l'Administration a désignés pour ce mode de transport. Ils sont remis à domicile dans les six heures de l'arrivée (les heures de nuit étant décomptées et sauf le cas d'encombrement), lorsque la station est pourvue d'un service de camionnage.

Quant aux marchandises en *petite vitesse*, elles sont, sauf le cas d'encombrement, rendues à la gare destinataire dans un délai de trois fois vingt-quatre heures à partir de leur acceptation et remises à domicile, le cas échéant, dans les 24 heures de l'arrivée.

Les chevaux et le bétail doivent être présentés à la station au moins une heure avant le départ ; les transports nécessitant l'emploi de plus de deux boxes ou de trois wagons doivent être annoncés 48 heures d'avance; ce délai est même toujours de rigueur dans les stations intermédiaires, quelle que soit l'importance des expéditions. Les délais de transport sont ceux de la grande et de la petite vitesse, suivant les cas; quant à la livraison, elle se fait toujours aussitôt après l'arrivée.

Pour apprécier les délais en vigueur sur le réseau de l'État belge, il ne faut pas perdre de vue que ce réseau a une étendue très restreinte.

Les tarifs spéciaux ne stipulent que rarement une augmentation de délai.

4. **Italie.** — Les expéditions en *grande vitesse* ont lieu : 1° pour les chargements de 50 kg. au plus, par le premier train omnibus, mixte ou local affecté aux transports de la messagerie, pourvu que la remise ait eu lieu au moins deux heures avant le départ réglementaire de ce train; 2° pour les chargements de plus de 50 kg., dans les dix-huit heures de la remise.

Le délai de transport est réglé d'après l'horaire du train, pour les expéditions de 50 kg. au plus; toutefois, s'il n'y a pas un battement de deux heures aux points de transmission d'un réseau à l'autre et un battement d'une heure aux points de jonction des lignes d'un même réseau, lorsqu'il est nécessaire de procéder à un transbordement ou à une recomposition du train, la Compagnie peut ne faire l'expédition que par le train suivant. Pour les chargements de plus de 50 kg., le délai est de vingt-quatre heures par parcours indivisible de 250 km., à compter de l'expiration des dix-huit heures qui suivent la remise de la marchandise à la gare de départ. Quand la livraison doit avoir lieu à domicile, l'Administration dispose d'un délai supplémentaire.

Pour les expéditions en *petite vitesse*, le délai se compose : 1° de 24 heures dans les stations principales et de 36 heures dans les stations

secondaires, à partir de la remise de la marchandise; 2° de 24 heures par section indivisible de 125 km., non compris le jour d'arrivée ni les jours de fête reconnus par l'État, s'ils coïncident avec le jour de départ ou avec celui d'arrivée. Il court de l'heure de minuit, après la remise de la marchandise. Il est, en outre, augmenté : 1° de 18 heures, pour chaque traversée de montagne comportant des rampes supérieures à 2 %; 2° de 12 heures, pour chaque transmission de réseau à réseau; 3° de 6 heures, pour chaque passage d'une ligne à une autre dans l'étendue du même réseau, quand la marchandise doit changer de train. L'Administration dispose, en outre, d'un délai supplémentaire pour le camionnage à domicile.

Les transports de chevaux en wagon-écurie se font à grande vitesse. Pour les autres transports d'animaux, le délai se compose : 1° de 8 heures pour les opérations de service; 2° de 24 heures par section indivisible de 225 km., avec addition de 6 heures pour les transmissions de réseau à réseau et pour les traversées de montagnes, à pente de plus de 2 %. Le chargement doit être fait au moins une heure avant le départ. L'expéditeur peut obtenir les délais de grande vitesse, moyennant une surtaxe de 6 %.

Dans les indications que nous avons données au sujet de la tarification italienne, nous avons vu que les Compagnies ont un certain nombre de tarifs spéciaux communs à vitesse accélérée; le délai se compose de 18 heures pour les opérations de service et de 24 heures par section indivisible de 225 km., plus 6 heures pour chaque transmission de réseau à réseau; il court du départ du premier train qui suit la remise des wagons chargés par les soins de l'expéditeur (à l'exclusion des trains directs et des autres trains qui ne font pas le transport des marchandises en grande vitesse), pourvu qu'il s'écoule au moins une heure entre la remise du wagon chargé et le départ.

Les délais totaux lient seuls la Compagnie. Ils sont augmentés, le cas échéant, des délais fixés pour la remise des wagons aux expéditeurs qui ont à procéder eux-mêmes à un chargement.

La plupart des tarifs spéciaux de petite vitesse stipulent des allongements de délais.

5. **Pays-Bas.** — D'après le règlement général arrêté le 9 janvier 1876 par le Roi des Pays-Bas, les délais de transport sont fixés par les tarifs dans les limites des maxima suivantes :

a. *Grande vitesse.* — Un jour pour l'expédition.

Un jour par section indivisible de 225 km.

b. *Petite vitesse.* — Deux jours pour l'expédition.
Deux jours par section indivisible de 225 km.

Ils courent de l'heure de minuit qui suit la remise de la marchandise au chemin de fer. Avant leur expiration, la Compagnie doit avoir livré la marchandise si elle est adressé à domicile, ou avoir mis à la poste la lettre d'avis d'arrivée si elle est adressée en gare, ou encore, dans ce dernier cas, prévenu le destinataire par tout autre moyen.

Les dispositions relatives aux marchandises sont applicables aux animaux. Toutefois, la livraison des chevaux et des chiens transportés par les trains de voyageurs peut être réclamée dans le délai fixé pour les *bagages*.

6. **Suisse.** — Le règlement approuvé le 9 juin 1876 par le Conseil fédéral fixe ainsi les délais maxima:

a. *Grande vitesse.* — Les marchandises doivent être remises à l'expédition une heure au moins, dans les petites stations, et deux heures au moins, dans les grandes stations, avant le départ du train.

Le délai de transport proprement dit est d'un jour par section indivisible de 240 km.

b. *Petite vitesse.* — Le délai d'expédition est de deux jours, et le délai de transport d'un jour par section indivisible de 120 km.

Ces délais ne comprennent que les transports de gare en gare.

Les Administrations ne sont pas tenues de recevoir les expéditions, les dimanches et jours de fête.

Ces jours sont exclus de la supputation des délais pour les marchandises qui, remises ou arrivées à destination la veille, n'ont pu être chargées ou livrées avant la fin de la journée.

Pour la petite vitesse, les délais courent de l'heure de minuit qui suit celle à laquelle la lettre de voiture a été timbrée; ils sont observés, lorsqu'avant leur expiration la marchandise est arrivée à la gare destinataire, ou lorsque l'Administration a envoyé l'avis d'arrivée, soit par la poste, soit autrement.

Le Conseil fédéral peut autoriser une prolongation des délais de livraison, en échange d'une réduction du prix de transport.

Les dispositions relatives aux marchandises sont applicables aux animaux.

7. **Grande-Bretagne.** — En Angleterre, la loi se borne à décider que les transports seront effectués dans un délai raisonnable.

Néanmoins, les Compagnies peuvent s'engager à livrer la marchandise

dans un délai déterminé; si elles ne tiennent pas leur engagement, elles sont passibles de dommages-intérêts.

Nous n'avons pas à revenir ici sur la rapidité extrême avec laquelle les transports s'accomplissent entre les lignes reliées par de grandes artères. Le fait a été signalé par toutes les personnes qui ont étudié les chemins de fer anglais. Nous avons pu nous-même le constater de visu en 1885.

Les Compagnies britanniques ne reculent devant aucun sacrifice; elles ont des trains de marchandises omnibus et express aussi réguliers que les trains de voyageurs; leur personnel et leur matériel sont considérables; leurs gares sont très étendues et puissamment outillées; le chargement, la formation des trains et le déchargement se font avec une prestesse et un ordre véritablement merveilleux.

Elles se préoccupent beaucoup moins qu'en France de remplir la capacité des wagons. Pour s'en rendre compte, il suffit de remarquer qu'au 31 décembre 1884 les Compagnies d'Angleterre, d'Écosse et d'Irlande avaient 455 000 wagons de marchandises pour un tonnage total de 77 millions de tonnes et une recette de 940 millions de francs pendant l'année, tandis que les statistiques françaises accusent, à la même date, un effectif de 225 000 wagons seulement pour un tonnage total de 80 millions de tonnes et une recette de 650 millions de francs.

Leur tâche est d'ailleurs singulièrement facilitée par l'abondance du trafic, qui leur permet de constituer des trains complets de gare en gare et d'éviter les manœuvres en cours de route.

En outre, l'intervention obligatoire des Compagnies pour la prise et la remise à domicile d'une grande partie des marchandises et leur intervention facultative pour l'expéditeur et le destinataire dans les opérations de même nature, en ce qui concerne les autres marchandises, contribuent puissamment à régulariser et à accélérer les transports.

Il convient d'ajouter que les expéditions ne profitent pas toutes de cette réduction des délais. Les matières premières expédiées par grande masse et les marchandises échangées entre les gares qui ne sont pas reliées par des trains directs sont loin d'être aussi favorablement traitées.

8. Comparaison entre la France et les autres pays pour les transports en petite vitesse. — La comparaison entre la France et les autres pays n'a pas grand intérêt pour les transports en grande vitesse; nous avons d'ailleurs fourni tous les éléments nécessaires pour y procéder.

Au contraire, il est intéressant de mettre en parallèle sous forme de tableau, pour un certain nombre de distances, les délais de petite vitesse (abstraction faite de l'Angleterre, qui n'a pas de règlement à cet égard).

	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.	800 km.	1000 km.
France. — (Non compris le jour de la remise et celui de la livraison).....	2 jours	2 à 3 j.	3 à 4 j.	3 à 5 j.	4 à 5 j.	4 à 6 j	5 à 8 j.	6 à 9 j.
Allemagne et Autriche-Hongrie. — Dans l'étendue de la plupart des Directions (non compris le jour de la remise, mais y compris l'envoi de l'avis d'arrivée ou la livraison à domicile).....	3 jours	4 j.	4 j.	5 j.	5 j.	6 j.	7 j.	8 j.
Belgique. — (A partir de l'acceptation de la marchandise et non compris la remise à domicile)....	72 h.	72 h.	72 h.	72 h.	»	»	»	»
Italie.—(A partir de la remise de la marchandise, jusqu'au jour d'arrivée inclus)	48 à 60h ou 2 j. à 2 j. 1/2	3 j. à 3 j. 1/2	4 j. à 4 j. 1/2	5 j. à 5 j. 1/2	5 j. à 5 j 1/2	6 j. à 6 j. 1/2	8 j. à 8 j. 1/2	9 j. à 9 j. 1/2
Pays-Bas. — (Même mode de supputation que l'Allemagne).....	4 jours	4 j.	6 j.	6 j.	8 j.	8 j.	10 j.	12 j.
Bavière et Suisse. — (Mode de supputation analogue à celui de l'Allemagne, livraison à domicile non comprise).....	3 jours	4 j.	5 j.	6 j.	7 j.	7 j.	9 j.	11 j.

Dans ce tableau, nous avons naturellement laissé de côté les circonstances exceptionnelles, telles que les transmissions, les prolongations accordées en Italie dans certains cas, etc.

Il montre que la France n'est pas trop mal partagée, au point de vue des expéditions au tarif général. Mais on ne doit pas oublier que nos tarifs spéciaux comportent des augmentations de délais souvent considérables, ce qui nous place incontestablement après l Allemagne et la Belgique.

CHAPITRE XVI

DROITS ET OBLIGATIONS

DES EXPÉDITEURS ET DES COMPAGNIES POUR L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES

§ 1. — TRANSPORT DES MARCHANDISES DU DOMICILE

DE L'EXPÉDITEUR A LA GARE DE DÉPART

1. Dispositions du cahier des charges. — L'article 52 du cahier des charges porte que « la Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-« même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le « camionnage, pour la *remise au domicile* des destinataires de toutes les « marchandises qui lui sont confiées (1) ».

Aucune prescription semblable n'existe pour le transport des marchandises, du domicile de l'expéditeur à la gare de départ. Il en résulte que ce transport incombe en principe à l'expéditeur.

2. Services de factage et de camionnage au départ organisés par les Compagnies. — Bien qu'elles ne soient liées, à cet égard, par aucune obligation contractuelle, les Compagnies n'en ont pas moins organisé, dans beaucoup de centres de population, un service de factage et de camionnage au départ. Elles tirent ainsi un meilleur parti de leur personnel et de leurs équipages.

Lorsqu'une Compagnie a renoncé à son droit de ne pas assumer la charge du service de factage et de camionnage, lui est-il loisible d'accorder ou de refuser l'usage de ce service aux expéditeurs? Peut-elle ajourner l'enlèvement de la marchandise à domicile, sans encourir aucune responsabilité? La Cour de cassation l'a décidé par un arrêt du 15 juillet 1874 (Cie d'Orléans contre Bourgoin et Cie et Lapergue).

Cette faculté nous paraît fort contestable : les transports que les Compagnies greffent bénévolement sur leur concession doivent participer à

(1) Le *factage* s'applique aux transports en grande vitesse et le *camionnage* aux transports en petite vitesse.

son caractère et être soumis à la règle de l'égalité de traitement, qui s'impose comme contre-poids de la situation exceptionnelle des concessionnaires de chemins de fer. Nous avons vu que l'Administration et l'autorité judiciaire ont assimilé les taxes de factage et de camionnage au départ aux taxes analogues pour le transport de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, qu'elles les ont considérées comme soumises à la décision du Ministre, qu'elles leur ont attribué force obligatoire au regard des Compagnies et du public. Ne s'ensuit-il pas qu'elles ont envisagé le service lui-même comme une annexe de la concession?

3. **Bureaux de ville.** — Les Compagnies ont créé dans un certain nombre de grandes villes des bureaux extérieurs où les marchandises peuvent être déposées par les expéditeurs. Ces bureaux constituent en quelque sorte des annexes de la gare, qu'ils rapprochent virtuellement du public.

Le factage et le camionnage du bureau à la gare sont faits par la Compagnie, tantôt à titre gratuit, tantôt, et le plus souvent, moyennant une taxe déterminée.

A diverses reprises, l'autorité judiciaire a reconnu implicitement ou explicitement le droit absolu des Compagnies d'instituer des bureaux de ville (Voir notamment un arrêt de la cour d'Amiens du 21 janvier 1853). Mais ils doivent être accessibles à tous dans des conditions parfaites d'égalité.

§ 2. — DÉCLARATION A FOURNIR PAR L'EXPÉDITEUR ET PIÈCES ANNEXES

1. Prescriptions de l'ordonnance du 15 novembre 1846. — L'ordonnance du 15 novembre 1846 ne prescrit explicitement une déclaration que pour les marchandises pouvant donner lieu, soit à des explosions, soit à des incendies, qu'il est défendu d'admettre dans les trains de voyageurs et dont le transport peut être subordonné à des mesures spéciales de précaution (Art. 21 et 66).

2. Conditions générales d'application des tarifs. — Aux termes des conditions générales d'application des tarifs, toute expédition doit être accompagnée d'une *déclaration* datée et signée, indiquant :

1° le nom et l'adresse de l'expéditeur;

2° le nom et l'adresse du destinataire;

3° le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques et adresses;

4° la mention *à domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise doit ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise est adressée à domicile dans les localités où il existe un service de factage, si elle est transportée en grande vitesse; dans le cas contraire, elle est adressée en gare);

5° la mention en *port dû* ou en *port payé*.

6° la somme à faire suivre.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournit à la Compagnie telles pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

De plus, si l'expédition est faite au prix, non du tarif général, mais d'un tarif spécial, ce tarif doit être expressément demandé. Il est admis aujourd'hui que l'expéditeur peut se borner à inscrire sur sa déclaration l'une des mentions : « *Tarif spécial — Tarif réduit — Tarif le plus réduit* ». Ces trois mentions sont considérées comme équivalentes et entraînent, ipso facto, l'acceptation par l'expéditeur de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer (1).

(1) Sur plusieurs réseaux, les marchandises en petite vitesse sont encore classées au tarif général dans des séries différentes, suivant qu'elles sont transportées sans restriction de la responsabilité de la Compagnie, ou au contraire avec clause de non-responsabilité pour avaries et déchets de route. Les conditions générales d'application imposent à l'expéditeur l'obligation d'indiquer s'il accepte cette clause, faute de quoi la taxe est basée sur le

Nous devons enfin relever deux conditions particulières aux tarifs de la Compagnie de l'Ouest. Ce sont les suivantes :

1° Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les 24 heures peut être refusée et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais ;

2° La Compagnie se réserve la faculté d'exiger plusieurs déclarations d'expédition distinctes, lorsque l'ensemble des camionnées successives amenées en gare dans les 24 heures dépasse 20 tonnes pour un même destinataire.

Toutes les Compagnies ont des formules imprimées de déclaration; mais le modèle n'en a pas été arrêté par l'Administration supérieure.

Les dispositions qui viennent d'être relatées ne comportent que peu d'explications.

La signature de l'expéditeur est indispensable pour valider sa déclaration.

La date est nécessaire pour la supputation des délais de transport. Il importe d'ailleurs de ne pas oublier que, pour les transports en grande vitesse, les Compagnies sont obligées de faire partir les marchandises par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec le lieu de destination, pourvu qu'elles aient été présentées à l'enregistrement 3 heures avant le départ de ce train. L'expéditeur a alors le droit incontestable d'indiquer non seulement la date, mais encore l'heure de la remise.

L'indication du nom et de l'adresse de l'expéditeur est essentielle, pour les communications que les Compagnies auraient à échanger avec lui en cours de transport, par exemple pour l'aviser et prendre ses instructions, en cas de refus par le destinataire d'accepter la marchandise ou d'acquitter le prix de l'expédition en port dû.

Le nombre des colis, leur nature et leur poids servent d'assiette à la taxe, suivant que le transport comprend des objets ou des animaux taxés par pièce, par tête ou à la tonne. Même pour les matières tarifées à la tonne, l'indication du nombre des colis est une mesure d'ordre très utile. Il en est de même de la mention des numéros, marques et adresses, que peuvent porter les colis, mais qui n'ont d'ailleurs aucun caractère obligatoire pour l'expéditeur (1).

prix le plus élevé. La réforme en cours fait passer aux tarifs spéciaux toutes les taxes subordonnées à la clause de non-responsabilité.

(1) Le Ministre des travaux publics a refusé de donner suite à une proposition des Compagnies, qui tendait à rendre obligatoire pour les expéditeurs l'apposition sur les colis d'une marque indiquant le lieu de départ et le lieu de destination, ou tout au moins ce

Nous verrons plus loin que la Cour de cassation a considéré la livraison en gare comme normale, du moins pour les transports en petite vitesse. On comprend donc la nécessité d'un ordre précis de la part de l'expéditeur. A défaut d'indication de sa part, la marchandise serait adressée en gare Il n'y aurait d'exception que pour les colis en grande vitesse, dans les localités où il existe un service de factage ; cette exception se justifie par l'intérêt manifeste d'une prompte livraison, pour l'expéditeur qui consent à supporter le tarif relativement élevé de la grande vitesse afin d'abréger les délais de transport.

Il est indispensable que l'expéditeur spécifie s'il entend payer le prix de transport ou si, au contraire, ce prix devra être acquitté par le destinataire. Les conditions générales d'application des tarifs lui permettent en effet de faire son expédition en port payé ou en port dû, sauf dans le cas où la marchandise serait, soit dépourvue de valeur, soit sujette à détérioration, et où la Compagnie, n'ayant point entre les mains un gage suffisant, exigerait le paiement de la taxe au départ.

La marchandise peut être grevée de débours, notamment de frais de transport acquis à un précédent commissionnaire ; elle peut aussi n'être livrable au destinataire que contre remboursement de sa valeur. Nous étudierons plus loin quelles sont les obligations des Compagnies pour les recouvrements dont elles sont ainsi chargées. L'indication précise des sommes à recouvrer doit prendre place dans la déclaration.

Quand l'expéditeur veut profiter d'un tarif spécial, il doit en faire la demande, puisque, sauf certaines exceptions, l'abaissement du prix est compensé par des avantages faits à la Compagnie, tels que prolongation des délais de transport, non-responsabilité pour avaries et déchets de route, etc. Les dérogations ainsi consenties par l'une et l'autre partie aux conditions générales des transports doivent faire l'objet d'un contrat explicite.

Les deux clauses spéciales au réseau de l'Ouest disparaîtront sans doute dans la réforme actuellement à l'étude. Elles s'expliquent, la première par les inconvénients que présenteraient les lenteurs excessives de la remise des marchandises au point de vue de l'encombrement des gares, la seconde par les difficultés matérielles qu'éprouverait la Compagnie, dans certaines circonstances, pour ne pas scinder une expédition de plus de 20 tonnes

dernier. Mais il a recommandé cette mesure aux Chambres de commerce (Circulaire du 30 mai 1861).

Nous devons toutefois noter que les petits colis postaux ou non postaux en grande vitesse doivent, aux termes du tarif spécial qui leur est applicable, porter l'adresse exacte du destinataire avec la mention « *livrable en gare ou à domicile* ».

livrable à domicile : nous reviendrons sur ce dernier point, en traitant de la livraison des marchandises au destinataire.

3. **Cas d'applicabilité de plusieurs combinaisons de tarifs. Cas de transports communs à plusieurs réseaux.** — *a.* Coexistence de plusieurs tarifs intérieurs spéciaux. — En général, les relations entre deux points déterminés sur un même réseau et aux mêmes conditions de tonnage minimum ne sont desservies que par un tarif unique. S'il existait à la fois plusieurs tarifs et s'il pouvait subsister un doute sur celui d'entre eux que l'expéditeur voudrait voir appliquer, la déclaration devrait lever ce doute par une indication précise.

b. Soudure de tarifs intérieurs. — Toutes les Compagnies, sauf celle de l'Ouest, admettent, pour leurs transports intérieurs, la soudure des tarifs généraux et spéciaux, quand cette combinaison est avantageuse à l'expéditeur. Elles la pratiquent d'office, sur la simple demande du « tarif spécial, réduit ou le plus réduit », et assument la responsabilité des erreurs qu'elles viendraient à commettre dans le choix des taxes à souder.

c. Transports communs a plusieurs réseaux. — Les transports entre deux points situés sur des réseaux différents peuvent comporter divers itinéraires et des combinaisons de taxes très variées.

Tantôt les Compagnies qui participent à ces transports ont un tarif commun : la demande du tarif le plus réduit doit être alors considérée comme suffisante.

Tantôt, et plus souvent, il faut procéder par voie de soudure à la limite des réseaux. S'il s'agit d'une expédition au tarif général, la Cour de cassation admet qu'à défaut d'indication de la part de l'expéditeur les Compagnies satisfont à toutes leurs obligations en prenant l'itinéraire le plus court. Elle a même renvoyé des fins d'une action intentée, pour faute dans l'exécution du contrat de transport, une Compagnie qui s'était écartée de cet itinéraire pour conserver plus longtemps la marchandise sur ses rails; en effet, elle a considéré qu'un commissionnaire de transport ne pouvait être astreint à se substituer des sous-mandataires, surtout lorsque cette substitution était de nature à préjudicier à ses intérêts. Ainsi, quand il y a plusieurs itinéraires, l'expéditeur doit déterminer dans sa déclaration celui sur lequel s'est porté son choix. A fortiori doit-il, lorsque le transport comporte la soudure de tarifs spéciaux, soit entre eux, soit avec

tarifs généraux, préciser ses intentions et spécifier les points de transit, ainsi que les tarifs à appliquer en deçà et au delà.

Enfin, on peut concevoir des cas plus compliqués encore, tels que soudure d'un tarif intérieur avec un tarif commun, soudure à la limite des réseaux de prix comportant eux-mêmes des soudures intérieures, etc. L'expéditeur ne saurait apporter alors trop de soins dans ses indications.

Nous n'insisterons pas ici sur toutes ces questions qui ont été traitées dans un autre chapitre (Voir supra, page 384).

4. Conditions particulières aux expéditions de finances et autres objets taxés ad valorem. — Les expéditions de cette nature doivent, aux termes des conditions d'application des tarifs (qui sont d'ailleurs conformes à un type envoyé par le Ministre aux Compagnies le 3 avril 1862), être accompagnées de deux notes ou bulletins de remise mentionnant, outre les indications ordinaires, la valeur de l'article, et portant un cachet à la cire ou un plomb semblable à celui du colis. Une adresse reproduisant la déclaration de la valeur doit en outre être fixée sur ce colis.

5. Déclaration de valeur pour les marchandises non passibles de la taxe ad valorem. — La déclaration de valeur n'est pas exigible pour les marchandises qui ne sont point soumises à la taxe ad valorem (Cour de cassation, 10 mars 1869, Cie d'Orléans contre Vallant; — 4 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Villedieu et Juif et Bertrand; — 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Louis; — 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot). Toutefois, dans plusieurs pays étrangers, la responsabilité de l'Administration en cas de retard, de perte ou d'avarie, est limitée à un maximum qui ne peut être dépassé que moyennant une déclaration de l'intérêt à la livraison et le paiement d'une surtaxe correspondante. Cette disposition se trouve par suite inscrite dans divers tarifs internationaux; elle a pris place dans le projet de convention internationale récemment élaboré à Berne pour les transports par chemin de fer. L'expéditeur n'est d'ailleurs pas tenu de déclarer la valeur exacte; il s'assure pour telle somme qu'il juge convenable.

6. Fausses déclarations. — *a.* Répression pénale. — L'article 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 impose une déclaration aux personnes qui veulent expédier des marchandises susceptibles de donner lieu, soit à des explosions, soit à des incendies. Ces matières sont énumérées dans différents arrêtés ministériels que nous avons cités et dont nous avons analysé les principales dispositions, en traitant de la composition des trains

et de la police de l'exploitation (Tome III, pages 380, 400 et 694). L'expéditeur qui contreviendrait à l'article 66 et qui ferait une déclaration inexacte serait passible des peines édictées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 pour réprimer les infractions aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Sauf ce cas particulier, la sincérité des déclarations à fournir par les expéditeurs a-t-elle la même sanction ? L'autorité judiciaire n'a pas hésité à se prononcer très fermement pour l'affirmative. Nous citerons notamment les arrêts de la Cour de cassation des 23 juin 1864 (Pigneau), 11 avril 1868 (Michaud), 9 août 1872 (Rondel), 12 mars 1875 (Couturier et autres), 12 mars 1875 (Marthe et Chirat), 12 mars 1875 (Marcet et Cie), 8 août 1877 (Riboulet). De ces divers arrêts, le premier et le troisième sont relatifs à des expéditions de finances passibles d'une taxe ad valorem ; les autres concernent des expéditions de marchandises ordinaires.

La Cour de cassation a fondé sa jurisprudence : 1° sur l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, qui réprime les contraventions non seulement aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, mais encore aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des travaux publics, pour l'exécution de ces règlements ; 2° sur l'article 19 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui soumet à la même sanction les décisions rendues par le Ministre des travaux publics pour l'exécution de cette ordonnance. Elle a rangé dans cette dernière catégorie, tout à la fois les conditions d'application des tarifs dûment homologués et le document précité du 3 avril 1862.

Quelle que soit l'autorité des décisions de la Cour suprême, nous croyons, avec la plupart des auteurs, que l'inexactitude des déclarations ne saurait motiver l'application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Sans examiner si des tarifs préparés par les Compagnies et revêtus de l'exequatur du Ministre peuvent être considérés comme ayant la valeur de décisions ministérielles, sans nous attacher au caractère du document du 3 avril 1862, qui n'est point signé et qui n'a été envoyé aux Compagnies qu'à titre de spécimen et de type des conditions à insérer dans leurs tarifs, nous ferons remarquer que, pour avoir la sanction de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, les décisions ministérielles doivent être rendues pour l'exécution de l'ordonnance de 1846. Or, aucune des dispositions de cette ordonnance n'a trait aux déclarations, si ce n'est en ce qui touche les matières inflammables ou explosibles. Seul, l'article 50 pourrait avoir quelque lien avec la déclaration de la nature et du poids des marchandises, puisqu'il prescrit la délivrance par la Compagnie d'un récépissé portant

ces indications ; mais les prescriptions qu'il contient s'adressent au transporteur et non à l'expéditeur.

Quoi qu'il en soit, en l'état actuel de la jurisprudence, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 s'applique aux déclarations inexactes sur la nature, le poids ou la valeur des marchandises confiées aux Compagnies. S'agissant de contraventions, le tribunal n'a à rechercher, ni la bonne foi, ni l'intention de l'expéditeur, dont la condamnation se justifie par le seul fait de l'infraction matérielle aux clauses des tarifs (Cour de cassation, 12 mars 1875, Couturier et autres).

Conformément aux principes du droit criminel, la répression doit atteindre l'auteur personnel de l'infraction, notamment le préposé qui aurait signé la déclaration inexacte, fût-ce par ordre de l'expéditeur (Cour de cassation, 9 août 1872, Rondel). Dans cet arrêt, la Cour de cassation a répété, à plusieurs reprises, que l'expéditeur aurait pu lui-même encourir une responsabilité pénale; ce ne pourrait être, en tout cas, au titre de la complicité, inapplicable en matière de contraventions (Cour de Caen, 9 mai 1877, Jamot et autres).

La fausse déclaration a été considérée par certains tribunaux comme constituant le délit d'escroquerie (Tribunal de la Seine, 13 août 1862; tribunal de Mont-de-Marsan, 7 avril 1875). La cour de Paris a repoussé avec raison, le 12 décembre 1863, cette assimilation : en effet, les circonstances énumérées dans l'article 405 du Code pénal ne sont point réalisées.

Cependant, il peut se présenter des cas où l'article 405 deviendrait applicable. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, par un arrêt du 28 mars 1867 (Fivet), dans une espèce où des fraudes avaient été commises sur le poids des expéditions, de connivence avec un agent de la Compagnie et avec un destinataire. La Cour a jugé que l'expéditeur ne s'était pas borné à dissimuler un excédent de poids par une déclaration mensongère, mais qu'il s'était livré à des manœuvres frauduleuses bien caractérisées, pour réaliser un bénéfice illicite, en se faisant remettre indûment et par surprise, d'une part, dans le lieu d'expédition, le titre portant engagement de transporter, et d'autre part, au lieu d'arrivée, la quittance totale.

b. Action civile des compagnies. — Les Compagnies ont une action civile contre les auteurs de fausses déclarations. Elles sont fondées à poursuivre le paiement de la différence entre la taxe qu'elles auraient dû percevoir et celle qu'elles ont effectivement perçue (1).

(1) Lorsque la fraude est découverte, la demande en remboursement de la Compagnie n'est pas limitée à l'expédition qui a amené cette découverte; elle peut comprendre des expéditions antérieures (Cour de Rennes, 24 juillet 1874. Cie d'Orléans et de l'Ouest contre Level; tribunal de commerce de la Seine, 19 février 1873).

Elles peuvent même obtenir des dommages-intérêts. Tel est notamment le cas où des matières inflammables ont été inexactement déclarées et où leur combustion a causé des dommages matériels, contre lesquels les Compagnies n'ont pu se prémunir faute d'avoir été prévenues du danger (Cour de cassation, 8 mai 1883, Cie de l'Est contre Bloch et Lévy, combustion spontanée de déchets de coton; — cour de Paris, 6 mars 1884, Cie de l'Est contre Honoré, incendie activé, sinon provoqué, par une caisse de pièces d'artifice faussement déclarée comme contenant des objets de verre; — cour de Paris, 14 juin 1875, Barbe contre Cie du Midi et de P.-L.-M., combustion causée par de l'acide nitrique monohydraté, déclaré simplement comme acide minéral; — tribunal civil de la Seine, 24 décembre 1873, Cie de l'Est contre Boutron, Férard et Marty, incendie causé par des matières inflammables déclarées comme colis de drogueries). Alors même que la fausse déclaration n'aurait pas eu pour conséquence des dommages matériels, la Compagnie pourrait être recevable à réclamer des dommages-intérêts (Cour d'Aix, 26 novembre 1869, Albanès contre Cie de P.-L.-M.; tribunal de commerce de la Seine, 19 février 1873, Cie de l'Est contre Compagnie générale de change et de commission).

Les tribunaux peuvent-ils ordonner l'affichage des jugements obtenus par les Compagnies à leur requête? En diverses occasions, l'autorité judiciaire a prescrit cette mesure (Cour d'Aix, 24 mars 1860; tribunal de commerce de la Seine, 23 juillet 1864; cour de Paris, 25 mars 1865; tribunal de commerce de la Seine, 19 février 1873). Par un arrêt du 20 novembre 1869, la cour d'Aix a déclaré que l'affichage ne pouvait être ordonné comme pénalité; mais, tout en le refusant dans l'espèce, elle en a admis l'éventualité, comme complément de dommages-intérêts. La question est discutée par M. Sarrut, qui considère l'affichage comme ne pouvant être ordonné en pareille matière, et par M. Féraud-Giraud, qui soutient l'opinion contraire et dont nous partageons l'avis.

c. Effets au point de vue de la responsabilité de la compagnie en cas d'avarie ou de perte. — Lorsque nous étudierons les règles relatives à la responsabilité des Compagnies, en cas de retard, d'avarie et de perte totale ou partielle de la marchandise, nous montrerons que le dommage doit, en principe, être réglé d'après la déclaration de l'expéditeur, qu'il s'agisse de marchandises passibles d'une taxe ad valorem ou de marchandises taxées au poids (Cour de cassation, 7 août 1867, Hanoteau contre Cie du Nord; — 27 décembre 1876, Cie de l'Est contre Gérard et Courtois et Cie; — 14 mars 1883, Cie de l'Est contre Latscha; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danton; — 11 août 1884, Gruit contre Cie de P.-L.-M.; etc.).

Il en est ainsi notamment, quand la fausse déclaration a eu pour objet de soustraire l'expédition à la taxe ad valorem (Cour de cassation, 27 décembre 1876, Cie de l'Est contre Gérard et Courtois et Cie, et 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danton). La Compagnie ne peut être, en effet, liée que dans la mesure des risques qu'elle a pu prévoir (Art. 1150 du Code civil).

Toutefois, la Cour de cassation a admis qu'au cas ou l'expéditeur aurait sincèrement indiqué la nature de la marchandise, sans acquitter la taxe ad valorem que la Compagnie prétendait après coup lui être due, celle-ci ne pourrait s'en prendre qu'à elle-même des suites de l'erreur et ne serait pas fondée à s'en prévaloir pour dégager sa responsabilité (10 mars 1869, Cie d'Orléans contre Vallant ; — 4 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Villedieu et Juif et Bertrand ; — 11 juin 1872, Cie de P.-L-M. contre Louis). L'absence de déclaration de valeur soumet seulement l'expéditeur à établir le montant du préjudice qu'il a subi (1).

7. **Interdiction des mentions étrangères au contrat de transport.** — La cour de Nancy a jugé que les Compagnies étaient fondées à refuser les déclarations contenant des mentions étrangères au contrat de transport, notamment, dans l'espèce, l'indication d'un ordre donné au destinataire en vue d'une réexpédition (23 juin 1868, Cie de l'Est contre Henrion). Cette décision est quelque peu rigoureuse, du moins dans les circonstances où elle est intervenue : le nom du destinataire était simplement suivi des mots : « pour faire parvenir à..... »; l'expéditeur évitait ainsi la rédaction et les frais de port d'une lettre.

(1) Le projet de convention internationale de Berne prévoit le paiement d'une surtaxe déterminée, en cas de fausse déclaration.

En Allemagne et en Autriche, lorsque les indications du poids ou du contenu des colis sont reconnues inexactes, l'Administration qui a découvert la fraude perçoit de l'expéditeur ou du destinataire, outre le complément du prix de transport depuis la station de départ jusqu'à la station d'arrivée, le montant de l'amende fixée par ses réglements particuliers. C'est ainsi, par exemple, que, sur le réseau d'État Autrichien, en cas de fausse déclaration de poids, si l'expéditeur n'a pas demandé le pesage de la marchandise, il est perçu une amende égale au double de la taxe rectifiée (avec minimum de 7 fr. 50); il en est de même, en cas de fausse déclaration du contenu d'un colis.

En Italie, la Compagnie a le droit de recouvrer le complément de la taxe, plus une surtaxe égale : 1° à une fois ce complément, si la fausse déclaration porte sur le poids des marchandises ou la qualité des bestiaux ; 2° à deux fois la même somme, si la fausse déclaration porte, soit sur la nature de la marchandise, soit sur le chargement de wagons complets (quand la différence excède 10 %), ou si elle a eu pour but de faire appliquer indûment des tarifs réduits. L'expéditeur est en outre responsable des conséquences que peut avoir l'ignorance involontaire de l'Administration sur la nature véritable de la marchandise, sans préjudice d'ailleurs des peines édictées par les lois et décrets. Les déclarations erronées sur la nature des expéditions sans emballage ne donnent lieu qu'à la rectification de la taxe.

§ 3. — RÉCEPTION DE LA MARCHANDISE PAR LA COMPAGNIE

1. Obligation imposée à la Compagnie de recevoir la marchandise et de la transporter. — Aux termes de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 « la Compagnie est tenue d'effectuer avec soin, exac-« titude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des marchandises, « bestiaux et objets de toute nature, qui lui sont confiés. — Au fur et à « mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arrivent « au chemin de fer, enregistrement en est fait immédiatement ».

Ces prescriptions sont reproduites sous une forme peu différente à l'article 49 du cahier des charges.

L'obligation au transport et par suite à la réception immédiate des marchandises dans les gares d'expédition est absolue. Elle est la conséquence directe et nécessaire du monopole de fait dont les Compagnies sont investies.

A diverses reprises, la Cour de cassation l'a rappelée dans ses arrêts (21 avril 1857, Cie de l'Est contre Bourdeau; — 26 janvier 1859, Cie de l'Ouest contre Savaglio-Valdo; — 31 mars 1875, Cie de P.-L.-M. contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens et Cie de la Haute-Italie; — 31 mars 1875, Cie de P.-L.-M. contre Routin et Raynaud).

Elle ne s'applique d'ailleurs qu'aux marchandises prêtes à être expédiées (Art. 16 des conditions générales d'application des tarifs de petite vitesse).

2. Exceptions à la règle. — Cette règle comporte cependant des exceptions.

La Compagnie peut refuser :

— les masses indivisibles dont le poids excéderait la limite fixée par ses tarifs (conditions générales d'application des tarifs) ;

— les objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel (idem) ;

— les voitures, chevaux et bestiaux, que les expéditeurs voudraient envoyer d'une station ou à une station dépourvue de quai d'embarquement (idem);

— les matières dangereuses, dont le transport serait interdit par l'autorité compétente ou qui ne rempliraient pas les conditions prescrites pour leur transport (idem);

— les marchandises qui seraient présentées sans emballage, bien que le commerce soit dans l'usage de les emballer (idem);

— celles dont l'emballage serait défectueux ou qui présenteraient une trace évidente de détérioration (idem) (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M., fûts mal conditionnés; — cour de Douai, 20 décembre 1884, Bourdon et Cie contre Cie du Nord, marchandises mouillées);

— celles qui seraient présentées en vrac, bien que susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature, ou dont le contact pourrait être nuisible, à moins que l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet (idem); — les articles sujets à détérioration ou sans valeur, dont l'expéditeur ne voudrait pas acquitter le prix de transport (idem);

— les colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, pour lesquels l'expéditeur se refuserait à fournir telles pièces et tels renseignements que de besoin (idem);

— les marchandises pour lesquelles l'expéditeur voudrait imposer à la Compagnie des conditions incompatibles avec les dispositions des tarifs homologués et prétendrait, par exemple, laisser au transporteur la responsabilité complète des avaries, malgré l'application d'un tarif spécial à clause de non-garantie (Cour de cassation, 14 juillet 1874, Venin-Bouchinot contre Cie de l'Ouest), ou celle des avaries provenant du vice propre (Cour de Douai, 20 décembre 1884, Bourdon et Cie contre Cie du Nord).

En cas de contestation entre l'expéditeur et la Compagnie, l'autorité judiciaire prononcerait. C'est ce qu'elle a fait, non seulement dans les espèces qui ont donné lieu aux arrêts précédemment cités du 14 juillet 1874 et du 4 juillet 1876, mais encore dans plusieurs autres.

Il convient, d'ailleurs, d'ajouter que les Compagnies n'usent pas toujours de leur droit strict. Elles acceptent souvent des expéditions à conditionnement défectueux, des marchandises présentant un vice propre ou des détériorations, mais en se faisant remettre par l'expéditeur un bulletin de garantie couvrant leur responsabilité pour les avaries qui résulteraient de ces défectuosités. Le Ministre des travaux publics a refusé (10 novembre 1875) d'attacher la sanction administrative à la formule que les Compagnies lui avaient soumise, pour être apposée sur les récépissés; mais il n'a jamais contesté le principe même du bulletin de garantie, qui a été consacré implicitement ou explicitement par des arrêts de la Cour de cassation des 9 juillet 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Blanc); — 13 avril 1847 (Cie de P.-L.-M. contre Fabry et autres); — 19 juillet 1876 (Cie d'Alsace-Lorraine contre Cabasson et Cies de l'Est et de P.-L.-M.); — 11 avril 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Rouillé et Bourcier); — 10 décembre 1878 (Cie de

P.-L.-M. contre Milhaud, Fénelon et Cie); — 18 août 1880 (Cie de P.-L.-M. contre Fieux).

Si, malgré le refus légitime de la Compagnie, l'expéditeur persistait à laisser la marchandise en gare, il ne pourrait prétendre à des dommages-intérêts pour les avaries qu'elle pourrait subir ; il s'exposerait en outre à payer des droits de magasinage (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M).

3. **Heures d'ouverture et de fermeture des gares et des bureaux de ville.** — Bien que les Compagnies soient tenues, en règle générale, de recevoir les marchandises aussitôt qu'elles leur sont présentées, elles ne sont point astreintes à maintenir leurs gares ouvertes d'une manière permanente : l'article 50 du cahier des charges porte que les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations seront déterminées par l'Administration.

Nous ne revenons pas sur cette question précédemment traitée avec celle des délais de transport, à laquelle elle se rattache intimement, en ce qui concerne non seulement les gares et stations, mais aussi les bureaux de ville institués dans les centres importants de population. (Voir page 614.)

4. **Cas d'encombrement. Cas de suspension des règles ordinaires par l'autorité administrative.** — La Cour de cassation a reconnu aux Compagnies, par arrêts du 24 décembre 1873 (Cie de P.-L.-M. contre Couturier), du 20 janvier 1875 (Marigo et Cie contre Cie de P.-L.-M.) et du 20 janvier 1875 (Bloëme contre Cies de P.-L.-M. et du Midi), le droit de ne pas recevoir immédiatement les marchandises, en cas d'encombrement soit à la gare d'expédition, soit sur l'itinéraire à suivre, toutes les fois qu'on ne pouvait leur imputer ni mauvais vouloir, ni faute, ni négligence de nature à engager leur responsabilité (1). Elle s'est fondée notamment sur l'article 16 des conditions générales d'application des tarifs, qui ne prescrit que la réception des marchandises prêtes à être expédiées (2). On comprend en effet que des événements fortuits et imprévus, un afflux extraordinaire de trafic, l'interruption d'une ligne par des inondations, constituent un véritable cas de force majeure justifiant les retards dans la réception. Forcer, en pareille circonstance, les Compagnies à recevoir toutes les

(1) Voir, dans le même sens, un arrêt de la cour de Montpellier du 14 juin 1873 et un arrêt de la cour de Nîmes du 11 août 1873.

(2) Aux termes du projet de convention internationale de Berne, les Compagnies ne sont tenues d'accepter les expéditions qu'autant que le transport peut en être effectué immédiatement. Toutefois, les gares peuvent être autorisées à recevoir provisoirement les marchandises en dépôt.

marchandises que les expéditeurs viennent leur livrer, ce serait les mettre aux prises avec de véritables impossibilités, engendrer la confusion et le désordre. Il est impossible de leur dénier la faculté de ne donner accès aux expéditeurs qu'à tour de rôle et même de fermer temporairement leurs gares.

Cependant il ne faut pas perdre de vue que la règle générale est celle d'une réception prompte et rapide, conformément à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'article 49 du cahier des charges. Les Compagnies ont donc à justifier, dans chaque espèce, des causes qu'elles invoquent pour se disculper, faute de quoi leur responsabilité civile serait engagée (Cour de cassation, 5 mars 1873, Cie de P.-L.-M. contre Couturier). A fortiori seraient-elles responsables, s'il était établi que, par des mesures mieux prises, elles eussent pu éviter l'encombrement ou y mettre plus rapidement un terme (Cour de cassation, 13 juillet 1868, Cie de P.-L.-M. contre Chanut), ou que leur personnel et leur matériel étaient notoirement insuffisants (Cour de cassation, 27 mai 1862, Cie de l'Est contre Giros et Cie).

L'ajournement de la réception des marchandises et même la fermeture temporaire des gares peuvent résulter, non seulement de circonstances imprévues, mais d'actes administratifs, tels que ceux qui sont intervenus pendant et après la guerre de 1870-1871. Sans reproduire ici les indications détaillées que nous avons insérées au chapitre des délais de transport, nous citerons :

1° un arrêté du Ministre des travaux publics en date du 10 avril 1871, suspendant jusqu'à nouvel ordre l'effet des règlements sur les délais ;

2° un arrêté ministériel en date du 24 juillet 1871, autorisant la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée à n'ouvrir provisoirement les gares des départements du Gard et de l'Hérault que pendant deux jours par semaine (de 6 heures du matin à 6 heures du soir), pour l'expédition des vins, et pendant deux autres jours (de 6 heures à 10 heures du matin), pour l'expédition des marchandises sèches ;

3° un arrêté ministériel du 29 décembre 1871, fixant un ordre d'expédition par séries pour les marchandises en petite vitesse, en cas d'insuffisance du matériel, et prévoyant la fermeture momentanée des gares pour cas de force majeure.

L'application de ces arrêtés a donné lieu à un certain nombre de litiges. La Cour de cassation a toujours déclaré que l'appréciation souveraine des restrictions ainsi apportées au service public ne pouvait être abandonnée aux Compagnies et qu'il appartenait à l'autorité judiciaire de décider, dans chaque espèce, si la Compagnie avait fait le possible pour satisfaire à ses devoirs envers le public. Elle a d'ailleurs admis que, même sans mention

explicite de la fermeture éventuelle des gares, la dispense d'observer les délais d'expédition de transport et de livraison limitait l'obligation corrélative de recevoir les marchandises dans les gares expéditrices (20 février 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dussol). Elle a jugé aussi que l'arrêté du 29 décembre 1871, prévoyant l'expédition des marchandises d'après leur ordre dans la sérification, autorisait, par voie de conséquence implicite, les Compagnies à fermer, le cas échéant, leurs gares aux marchandises des séries inférieures (3 février 1875, Joannon contre Cie de P.-L.M.).

Pour plus de détails, nous renvoyons au chapitre des délais. (Pages 616, 631 et 640.)

5. Obligations des Compagnies pour les expéditions grevées de débours et pour les expéditions contre remboursement. — Il arrive souvent que la marchandise est, lors de sa remise à la Compagnie, grevée de débours antérieurs, soit pour les frais du transport effectué par les précédents commissionnaires, soit, mais plus rarement, pour des dépenses faites dans l'intérêt de la conservation de la marchandise. De tout temps, il a été admis que, lorsqu'une expédition devait passer entre les mains de plusieurs commissionnaires, le dernier était tenu de recouvrer les débours faits par ceux qui l'avaient précédé dans l'exécution du contrat de transport. Rien de plus naturel et de plus juste, puisque le commissionnaire chargé de la livraison détient le gage du recouvrement.

Les Compagnies de chemins de fer ne peuvent donc se refuser à accepter les expéditions grevées de débours. Leur obligation à cet égard a été reconnue dans les conditions générales d'application des tarifs et constatée par la jurisprudence (Cour de Toulouse, 27 janvier 1866).

Elles sont forcées d'assurer le retour gratuit des sommes ainsi encaissées pour les autres commissionnaires. Leurs tarifs ne prévoient aucune taxe à cet égard (Cour de Paris, 4 janvier 1862 ; Cour de Toulouse, 27 janvier 1866) (1).

En principe, elles n'ont point à avancer à l'intermédiaire qui leur remet la marchandise le montant des frais et débours antérieurs ; mais, en fait, les conditions d'application des tarifs stipulent cette avance de Compagnie à Compagnie, au transit d'une voie ferrée à une autre.

Pour les expéditions contre remboursement, la situation légale est un peu différente. Il ne s'agit plus d'encaisser des frais inhérents au transport, mais de recouvrer la valeur de la marchandise avant la livraison au desti-

(1) Le plus souvent, ce retour ne donne pas lieu à un transport effectif : le paiement a lieu par la gare expéditrice, eu égard au chiffre relativement minime des déboursés.

nataire et pour le compte de l'expéditeur. Le mandat donné dans ce but à la Compagnie a un caractère spécial et distinct de celui du mandat de transport.

Les raisons qui conduisent à considérer comme obligatoire l'acceptation des marchandises grevées de débours ne subsistent donc pas pour les marchandises livrables contre remboursement de leur valeur. Aussi les tribunaux ont-ils déclaré à plusieurs reprises que les Compagnies avaient la faculté de refuser, en pareil cas, la charge d'une opération étrangère à leur rôle de transporteur (Tribunal de commerce de Marseille, 12 août 1863; cour de Toulouse, 27 janvier 1866). Le Ministre des travaux publics semble avoir admis la même doctrine dans sa circulaire, déjà citée, du 31 mars 1858 (Voir page 304).

Cependant, les tarifs généraux déterminant la taxe à laquelle sont soumis les retours d'argent et ne faisant aucune réserve au sujet d'un refus éventuel des expéditions, les Compagnies sont, en l'état, forcées d'accepter ces expéditions.

Comme nous venons de le dire, le retour des sommes en remboursement n'est pas gratuit; il est assujetti à la taxe portée au tarif général pour le transport des finances.

6. Obligations des Compagnies pour leurs transports communs.— L'article 61 du cahier des charges oblige les Compagnies à s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Ainsi que nous avons eu déjà l'occasion de l'indiquer, cette disposition doit être nécessairement interprétée comme obligeant les Compagnies à recevoir des marchandises pour une destination située en dehors de leur réseau et à les transmettre, sans intermédiaire, aux Compagnies qui doivent leur succéder dans le transport. Contraindre les expéditeurs à avoir des destinataires provisoires à la limite des réseaux, ce serait leur créer des embarras insurmontables et enfreindre manifestement l'article 61 du cahier des charges. La Cour de cassation s'est prononcée très fermement en ce sens (24 février 1875, Cie de P.-L.-M. contre Bless; — 20 juillet 1875, Cie de P.-L.-M. contre Lequeux-Lecot) (1).

L'obligation d'accepter les marchandises en transport commun s'étend-elle aux transports internationaux? En droit strict, nous ne le croyons pas : en contractant avec les Compagnies, l'État n'a pu stipuler que pour

(1) L'expéditeur doit procéder par voie de contrat unique de transport, passé au point d'expédition. Il ne lui est pas loisible d'adresser la marchandise au chef de la gare de transit et d'envoyer un ordre de réexpédition à cet agent, qui n'a nullement à jouer le rôle d'intermédiaire pour les particuliers (Cour de cassation, 8 avril 1874, Sabatier contre Cies du Nord et de P.-L.-M.).

les transports à l'intérieur du territoire. En pratique, les Compagnies ne font pas de difficultés. Le projet de convention internationale récemment élaboré à Berne tend à instituer l'obligation.

7. Limites des obligations des Compagnies pour les marchanchandises ayant à emprunter des voies de terre ou d'eau. — Le cahier des charges ne contient, pour ces marchandises, aucune stipulation analogue à celle de l'article 61. Le droit pour les Compagnies de se refuser à jouer le rôle de commissionnaires chargeurs au regard d'entreprises de transport par terre ou par eau est donc incontestable.

Deux cas cependant méritent d'être examinés.

Les Compagnies ont organisé sur un certain nombre de points des services de camionnage non obligatoire ou de réexpédition, pour lesquels elles perçoivent des taxes homologuées par l'Administration. Si l'on se réfère à l'arrêt de la Cour de cassation du 15 juillet 1874, cité page 657, on doit conclure que le fait de l'homologation ne transforme pas le caractère du service, qui reste facultatif pour elles. Pour les raisons développées dans la critique que nous avons faites de cet arrêt, nous inclinons vers une opinion contraire.

Dans d'autres cas, sans assumer la charge du service, elles subventionnent des entrepreneurs. L'autorisation qui leur est nécessaire pour accorder ces subventions devrait être subordonnée à l'obligation du transport.

8. Contestations en cas d'irrégularité de la déclaration. — L'irrégularité d'une déclaration ne constituerait pas à elle seule un fait suffisant pour justifier un refus pur et simple de la marchandise. La Compagnie a alors le devoir d'éclairer l'expéditeur et de lui indiquer les changements à apporter à cette déclaration (Cour de cassation, 15 mars 1882, Cie d'Orléans à Châlons contre Saffrey).

§ 4. — VÉRIFICATION DES MARCHANDISES

PESAGE. — COMPTAGE DES COLIS

1. Vérification des marchandises. — Si les Compagnies sont obligées d'accepter les expéditions, elles ont, en revanche, le droit incontestable de vérifier la déclaration de l'expéditeur et spécialement de se rendre compte de l'état de la marchandise, en vue des responsabilités que leur imposent la loi et les conditions d'application des tarifs.

Ce droit a été affirmé par la Cour de cassation (12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres; — 1er juillet 1876, Sellenet contre Administration des contributions indirectes).

Les Compagnies ont intérêt à user de la faculté qui leur est ainsi reconnue : car, faute de refus ou de réserve de leur part, elles sont réputées avoir reçu la marchandise en bon état et s'être approprié la déclaration de l'expéditeur. Elles peuvent par suite encourir la responsabilité des avaries constatées lors de la livraison, alors même que ces avaries ne seraient point de leur fait (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres ; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy et Teissier et autres). Elles peuvent encore être condamnées pour infraction aux lois sur les contributions indirectes ou les douanes (Cour de cassation, 8 mars 1876, Sellenet contre Administration des contributions indirectes).

Aussi les conditions d'application des tarifs renferment-elles toujours une clause aux termes de laquelle « si la Compagnie a des motifs de pré« sumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la mar« chandise, elle peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture « des colis ».

La cour de Rennes a, par un arrêt du 26 juillet 1882 (Cie de l'Ouest contre Meslé), dénié le droit de la Compagnie pour les finances et les valeurs qu'il est interdit d'envoyer à découvert. C'est là une erreur : la cour de Paris s'est, avec raison, prononcée en sens contraire dans des termes très explicites (20 juillet 1883, Giruit contre Cie de P.-L.-M. et Cie des Allumettes chimiques).

L'expéditeur ne peut résister aux demandes de vérification de la Compagnie ; sinon il n'aurait à s'en prendre qu'à lui des retards apportés par la Compagnie à la délivrance du récépissé et à l'expédition (Cour de cassation, 22 avril 1879, Fouet contre Cie du Midi).

Il convient toutefois d'avoir égard aux deux observations suivantes :

a. Lorsque le transport se fait aux conditions d'un tarif spécial, à clause de non-responsabilité pour pertes ou avaries, si la Compagnie a encore intérêt à faire la vérification, ne fût-ce qu'au point de vue de l'assiette de la taxe, du moins cet intérêt est beaucoup moindre. La Compagnie n'est plus réputée avoir reçu la marchandise en bon état (Cour de cassation, 26 août 1884, Cie de l'Ouest contre Poupinet).

b. En cas de transports communs, les Compagnies intermédiaires ne sont plus astreintes qu'à une vérification sommaire, leur permettant de constater les avaries extérieures et apparentes. La rapidité des transmissions ne se prête pas à une vérification plus complète. Cette vérification n'aurait d'ailleurs pas lieu en présence de l'expéditeur. Nous entrerons dans plus de développements à cet égard, à propos des responsabilités des Compagnies pour les transports communs (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres ; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres ; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy et Teissier et autres).

2. **Pesage.** — Il résulte expressément des conditions d'application des tarifs que les Compagnies doivent procéder gratuitement à un pesage de la marchandise, au départ. Elles sont, en outre, tenues de faire des pesages extraordinaires, si elles en sont requises par l'expéditeur ou le destinataire; mais elles en sont rémunérées aux prix fixés par le Ministre en vertu de l'article 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et de l'article 51 du cahier des charges, pourvu qu'elles aient antérieurement effectué le premier pesage réglementaire ou que le pesage supplémentaire ne révèle pas une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire (Cour de cassation, 28 mars 1882, Cie de l'Est contre d'Huart frères).

En cas de différend, la Compagnie peut recourir à un pesage judiciaire. Si l'expéditeur s'est refusé au pesage contradictoire ou a fait une déclaration déloyale, il supporte les conséquences du retard que subit ainsi son expédition (Cour de cassation, 22 avril 1879, Fouet contre Cie du Midi).

Le poids porté sur la lettre de voiture a une grande importance : car il fait foi, jusqu'à preuve contraire, dans les contestations relatives aux déficits à l'arrivée (Cour de cassation, 12 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Sauvaget). Il appartient au juge d'apprécier la valeur de la preuve fournie contre les énonciations de la lettre de voiture (Cour de cassation, 20 août 1868, Cie d'Orléans contre Belin).

Certaines gares ne sont pas munies d'appareils assez puissants pour procéder au pesage prévu par les conditions d'application des tarifs, au

cas d'expédition de masses très lourdes ou de wagons complets. Les Compagnies peuvent-elles être condamnées pour ce fait, alors que les dispositions de leurs gares sont approuvées par le Ministre et que, d'ailleurs, il y a impossibilité matérielle à pourvoir toutes les stations des divers engins de pesage? Le tribunal de commerce d'Angoulême l'a jugé, le 26 janvier 1865.

C'est là une décision incompatible avec les nécessités de la pratique. Les nouveaux tarifs spéciaux du Nord, de l'Est et d'Orléans contiennent d'ailleurs une clause aux termes de laquelle la Compagnie se réserve la faculté de faire le pesage, non au départ, mais à l'arrivée ou dans une gare intermédiaire.

3. **Comptage des objets transportés.** — Le tribunal de commerce de Châtillon-sur-Seine a jugé, le 1er mars 1875 (Bordet frères contre Cie de l'Est), qu'une Compagnie pouvait se refuser au comptage des objets transportés et à l'indication de leur nombre sur le récépissé. Dans l'espèce, il ne pouvait y avoir aucun doute. Il s'agissait de compter 2 635 douelles. Si, au lieu d'un comptage détaillé, l'expéditeur réclamait un comptage sommaire dans la limite des énonciations que comporte le récépissé, la Compagnie ne saurait s'y soustraire.

§ 5. — ENREGISTREMENT. LETTRE DE VOITURE. RÉCÉPISSÉ

1. Enregistrement. — Aux termes de l'article 1785 du Code civil, « les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des « roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des « paquets dont ils se chargent. »

L'article 96 du Code de commerce oblige les commissionnaires de transport à inscrire sur leur livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'ils en sont requis, de leur valeur.

En ce qui concerne spécialement les chemins de fer, l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 porte : « Au fur et à mesure que des « colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de « fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix « total pour le transport. » D'autre part, l'article 49 du cahier des charges dispose que « les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits « à la gare d'où ils partent sur des registres spéciaux, au fur et à mesure « de leur réception », et que « mention sera faite du prix total dû pour « le transport ».

L'enregistrement a pour le public une réelle importance, non pas qu'il forme le contrat de transport, comme on l'a dit par erreur, mais parce qu'il constitue un repère pour l'ordre des expéditions. En effet, l'article 50 de l'ordonnance de 1846 prescrit « d'effectuer le transport dans l'ordre des « inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur « et mentionnés dans l'enregistrement ». Quant à l'article 49 du cahier des charges, il stipule que « pour les marchandises ayant une même destina- « tion, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la « gare de départ ». Nous aurons toutefois à formuler plus loin quelques réserves sur l'efficacité de ces prescriptions.

2. Délivrance d'un récépissé à l'expéditeur. Assimilation de ce récépissé à une lettre de voiture. — Pour les transports par terre ou par eau, le contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier, est constaté par une lettre de voiture, conformément à l'article 101 du Code de commerce.

L'article 102 de ce Code dispose, d'ailleurs, que la lettre de voiture sera datée et revêtue de la signature de l'expéditeur ou du commissionnaire et qu'elle indiquera 1° la nature ou le poids et la contenance des objets à transporter; 2° le délai dans lequel le transport devra être effectué; 3° le

nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel ce transport s'opère, s'il y en a un ; 4° le nom du destinataire ; 5° le nom et le domicile du voiturier ; 6° le poids de la voiture ; 7° l'indemnité due pour cause de retard ; 8° enfin, en marge, les marques et numéros des objets à transporter. Il convient d'observer que la lettre de voiture n'a pas un caractère obligatoire. Les formes prescrites par l'article 102 ne le sont point à peine de nullité ; il appartient au juge d'apprécier celles qui sont substantielles, c'est-à-dire indispensables pour assurer les droits respectifs des parties (Cour de cassation, 2 mai 1854, Enregistrement contre Jacquot).

En ce qui concerne spécialement les chemins de fer, les cahiers des charges sont restés tout d'abord muets sur le mode de constatation du contrat de transport. Puis, la clause suivante y a pris place en 1845 : « Toute « expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, « excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, « par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la « Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur, comme duplicata. — « L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour « tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kg., dont la valeur aura été « préalablement déclarée. »

Peu de temps après, l'auteur de l'ordonnance du 15 novembre 1846 y insérait, à l'article 50, la prescription que voici : « Un récépissé devra être « délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la « lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, « le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être « effectué. »

Lorsque les cahiers des charges furent remaniés en 1857-1859, la disposition relative à la lettre de voiture fut modifiée comme il suit : « Toute « expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, « par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Com- « pagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur « ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui « délivrer un récépissé, qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix « total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être ef- « fectué (1). »

La loi de finances du 13 mai 1863 donna une nouvelle consécration à cette clause, en son article 10 : « A partir du 1er juillet prochain, est réduit « à 0 fr. 20 le droit de timbre des récépissés que les Compagnies de che- « mins de fer sont tenues de délivrer aux expéditeurs, lorsque ces der-

(1) Disposition reproduite dans l'arrêté du 15 avril 1859 sur les délais de transport.

« niers ne demandent pas de lettre de voiture. — Le récépissé énoncera « la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du « destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce trans- « port devra être effectué. — Un double du récépissé accompagnera l'ex- « pédition et sera remis au destinataire. — Toute expédition non accom- « pagnée d'une lettre de voiture doit être constatée sur un registre à « souche, timbré sur la souche et sur le talon, à peine d'une amende de « 50 fr. » Il fut d'ailleurs déclaré, au cours des débats devant le Corps législatif, par M. Vuitry, commissaire du Gouvernement, que le récépissé aurait la même valeur et les mêmes conséquences juridiques que la lettre de voiture.

Le Ministre des travaux publics inséra dans son arrêté du 12 juin 1866, sur les délais de transport, un article 10 reproduisant les prescriptions du cahier des charges de 1857-1859, mais en spécifiant, comme l'avait fait la loi du 13 mai 1863, que le récépissé énoncerait « la nature, le poids et la « désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total « du transport et le délai dans lequel ce transport devrait être effectué ».

Enfin, la loi du 30 mars 1872, portant fixation à 0 fr. 70 du droit de timbre des récépissés en petite ou moyenne vitesse, a décidé que « les ré- « cépissés pourraient servir de lettres de voiture pour les transports qui, « indépendamment des voies ferrées, emprunteraient, les routes, canaux « et rivières ».

Le rapprochement de ces textes montre les étapes successives par lesquelles on est passé.

Actuellement, les faits importants à retenir sont les suivants :

1° Toutes les fois que le contrat de transport n'est pas constaté par une lettre de voiture, la Compagnie est tenue de délivrer un récépissé à l'expéditeur.

Il a paru nécessaire en effet, eu égard au monopole de fait dont les Compagnies de chemins de fer sont investies, de placer toujours entre les mains de l'expéditeur un titre constatant leurs engagements. (Voir les rapports présentés en 1857 par la Commission d'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation et en 1863 par la Commission d'enquête sur l'exploitation et la construction des chemins de fer.)

En pratique, la lettre de voiture proprement dite n'est plus usitée. Le projet de convention internationale de Berne la rend cependant obligatoire.

Les expéditeurs ont du reste, en l'état actuel des lois fiscales, tout intérêt à la substitution du récépissé à la lettre de voiture pour les transports en grande vitesse, puisque le droit de timbre n'est que de 0 fr. 35 au lieu de 0 fr. 70.

2° Le récépissé tient lieu de lettre de voiture, non seulement pour les transports sur rails, mais encore pour les transports mixtes qui empruntent tout à la fois le chemin de fer et les voies de terre ou d'eau; il produit en droit les mêmes effets.

Cette assimilation, faite depuis longtemps par la jurisprudence (1), a reçu de la loi du 30 mars 1872 une consécration définitive (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Voisin; — 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie; — 5 août 1878, Cie d'Orléans contre Filho et Hatet et Cie).

Par une circulaire du 14 juin 1864, le Ministre des travaux publics a recommandé aux Compagnies de ne jamais omettre la remise du récépissé à l'expéditeur.

3. **Forme du récépissé.** — Le Ministre a arrêté et transmis aux Compagnies, le 26 février 1866, deux types de récépissé, l'un pour la grande vitesse, l'autre pour la petite vitesse (2). Quelques modifications de détail ont été apportées à ces types, par circulaires du 16 mai 1874 et du 4 mars 1876.

Nous ne pouvons reproduire ici ces modèles, qui sont d'ailleurs cités in extenso dans le Code annoté et dans le Bulletin (1876) de M. Lamé Fleury. Quelques indications sont cependant nécessaires sur des points particuliers.

a. Prix de transport. — L'exemplaire destiné à l'expéditeur porte que le chiffre inscrit dans la colonne « prix de transport » ne comprend pas les frais dont l'expédition pourrait être grevée au delà de la gare d'arrivée du réseau pour réexpédition, factage, magasinage, réparations, octroi, douane, etc., si ce n'est lorsque l'expédition est taxée à un tarif commun, cas auquel le prix est porté jusqu'à la gare où expire ce tarif. La cour de Dijon a reconnu, par arrêt du 9 juin 1869 (Cie de l'Est contre Royer), la légalité de ce mode de procéder.

Il convient toutefois de remarquer que l'article 61 du cahier des charges oblige, comme nous l'avons expliqué, les Compagnies de chemins de fer à accepter des expéditions pour des gares situées en dehors de leur réseau, que rien n'interdit à l'expéditeur d'acquitter au départ le prix total de transport, et que, dès lors, ce prix devrait être inscrit, sauf rectification ultérieure en cas de fausse application des tarifs.

(1) Voir le rapport de la Commission d'enquête de 1857.
(2) Voir les circulaires préparatoires du 1er février 1864 et du 5 juillet 1865.

b. Délai de transport. — Le Ministre a recommandé aux Compagnies, par sa circulaire du 5 juillet 1865, de toujours remplir la colonne affectée à l'indication du délai; il leur a fait observer que, faute de cette inscription, elles seraient passibles des peines prévues par la loi du 13 mai 1863 et par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, pour infraction à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Toutefois, en arrêtant les modèles de récépissés, il a admis comme suffisant le rappel des dispositions de l'arrêté du 15 avril 1859, remplacé depuis par celui du 12 juin 1866, sur les délais de transport (1).

La Cour de cassation statuant au criminel (31 juillet 1857, Romieu) a considéré comme une contravention à l'ordonnance de 1846 (art. 50) la stipulation d'un délai supérieur au maximum réglementaire.

c. Mention de l'acquit du chef de la gare destinataire, au cas d'expédition en port dû. — Les destinataires se contentent souvent de la remise du récépissé et n'exigent pas l'acquit du chef de gare pour les expéditions en port dû. Aussi le Ministre des travaux publics a-t-il autorisé les Compagnies, par dépêche du 16 mai 1874, à supprimer la mention de l'acquit antérieurement portée sur les formules imprimées. Mais, en même temps, il a prescrit de fournir la quittance quand le destinataire le demanderait : si la somme payée excède 10 francs, cette quittance comporte le timbre de 10 centimes.

d. Clause de non-garantie. — Les Compagnies avaient sollicité l'approbation administrative, pour la formule de clause de non-garantie qu'elles désiraient insérer au récépissé, en cas d'acceptation de colis non emballés, pourvus d'emballages insuffisants ou défectueux, ou reconnus avariés avant l'expédition. Mais le Ministre leur a refusé cette approbation, par dépêche du 10 novembre 1875. Sans s'opposer à ce que la clause de non-garantie fût inscrite à la main sur le récépissé, lorsque les circonstances la justifieraient, de manière à éviter des frais de timbre supplémentaires, il n'a pas voulu donner à cette clause une consécration qui l'aurait transformée en une disposition de style.

Les modèles de récépissé peuvent subir des modifications pour les transports internationaux. Ils doivent être adaptés, en effet, à la législation et à la réglementation étrangère. Ces modifications sont soumises à l'ap-

(1) L'article 102 du Code de commerce fait figurer parmi les énonciations de la lettre de voiture celle de l'indemnité due en cas de retard. Aucune mention de cette nature n'existe sur les récépissés (Voir infra : Responsabilité des Compagnies pour retard dans la livraison).

probation ministérielle (Voir, par exemple, une décision du 14 janvier 1874, pour les transports franco-allemands, ainsi que le type de lettre de voiture annexé au projet de convention internationale de Berne).

4. **Récépissés pour colis groupés.** — Les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transport qui réunissent en une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets envoyés à des destinataires différents sont tenus de remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et certifié, écrit sur papier non timbré, et faisant connaître le nom et l'adresse de chacun des destinataires réels.

Il est délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un récépissé spécial à chaque destinataire. Ces récépissés spéciaux ne donnent pas lieu à la perception du droit d'enregistrement au profit des Compagnies de chemins de fer ; mais ils sont établis par les entrepreneurs de transport eux-mêmes, sur des formules timbrées que les Compagnies tiennent à leur disposition, moyennant remboursement des frais et droits. Les numéros de ces récépissés sont mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage que lesdits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire signer, pour décharge, par les destinataires (Loi du 30 mars 1872).

Ces dispositions reçoivent leur application pour les colis expédiés de France vers l'étranger. Le groupeur ne saurait s'y soustraire, en prétextant l'impossibilité de faire signer, pour décharge, par les différents destinataires les registres de factage et de camionnage (Dépêche du Ministre des finances au Ministre du commerce, du 15 mars 1882).

A la vérité, une décision du Ministre des finances du 25 juillet 1877 a accordé une dispense à la Compagnie générale transatlantique. Mais il a été tenu compte de ce que cette Compagnie créait, pour l'expédition par mer, autant de connaissements qu'elle transportait de colis groupés ou non, malgré l'inapplicabilité de la loi du 30 mars 1872 aux transports maritimes. L'Administration a jugé équitable d'établir une compensation entre les récépissés et les connaissements (Même dépêche).

Hors le cas des colis groupés, les commissionnaires de transport rentrent dans le droit commun (Tribunal de commerce de la Seine, 23 juillet 1873, Galbrun contre Cie de l'Est).

5. **Récépissés pour le retour des sommes reçues en remboursement.** — La cour de Paris (10 janvier 1873) et, après elle, la Cour de cassation (6 mai 1873, Cie de l'Est contre Cie des Messageries nationales) avaient décidé que les retours d'argent, en cas de remise de marchandises livrables contre remboursement de leur valeur, ne devaient pas

donner lieu à un second récépissé. Elles avaient considéré que c'était la suite de l'exécution du contrat unique de transport conclu hors de l'expédition de la marchandise. Cette solution leur avait paru d'autant plus équitable qu'en fait les Compagnies n'effectuent pas le transport des sommes encaissées par elles : ces sommes sont acquittées par les gares expéditrices sur les fonds généraux dont elles disposent.

La loi du 19 février 1874 en a décidé autrement. Son article 10 rend obligatoire la délivrance d'une seconde lettre de voiture ou d'un second récépissé, dont les frais sont à la charge de l'expéditeur.

6. **Récépissés pour les transports gratuits.** — Lorsque des Compagnies font des transports pour leur propre compte, il n'y a pas de contrat (1).

Mais il en est autrement des transports gratuits qu'elles effectuent pour leurs agents; dans ce cas, le récépissé demeure obligatoire (Décision ministérielle du 9 février 1867).

7. **Mentions étrangères au contrat de transport.** — La cour de Nancy a jugé, le 23 juin 1868, que les Compagnies pouvaient se refuser à recevoir des bulletins de déclaration portant des mentions étrangères au contrat de transport et, par suite, à reproduire ces mentions sur les récépissés. Dans l'espèce, il s'agissait de faire suivre le nom du destinataire des mots « pour faire parvenir à... ». Cette décision, quoique fondée en droit, est rigoureuse.

8. **Timbre des lettres de voiture et des récépissés. Renvoi à un chapitre précédent.** — En traitant des tarifs, nous avons indiqué les droits de timbre auxquels sont soumis les récépissés et les lettres de voiture (Voir page 282).

Nous nous bornons à rappeler ici que ces droits s'élèvent :

— à 0 fr. 70, pour les lettres de voitures et pour les récépissés de petite vitesse ;

— à 0 fr. 35, pour les récépissés de grande vitesse.

Les chiffres précédents comprennent la taxe de 0 fr. 10 pour décharge, instituée par la loi du 23 août 1871.

Tout récépissé doit être timbré, même pour les transports gratuits. Il y a toutefois exception pour les transports militaires effectués en vertu de la loi du 18 décembre 1878.

(1) Tel est, par exemple, le cas de transports de titres pour opérations de renouvellement, de conversion ou de paiement, lorsqu'ils ne sortent pas des limites du réseau. Les transports analogues pour d'autres Compagnies seraient assujettis à la délivrance de récépissés (Décision du Ministre des finances, du 9 juin 1879).

A peine est-il nécessaire d'ajouter que l'original du récépissé est seul soumis au timbre. Le duplicata qui reste entre les mains de la Compagnie, pour suivre l'expédition et être remis au destinataire, n'est pas assujetti à la taxe.

9. **Caractère nominatif des récépissés.** — Dans son Code des transports, M. Féraud-Giraud examine si les récépissés peuvent être à ordre ou au porteur, comme l'a prévu l'article 281 du Code de commerce pour les connaissements. En présence des termes formels de la loi du 13 mai 1863, il se prononce avec raison pour la négative.

Mais nous verrons que l'expéditeur peut, sous certaines réserves, modifier en cours de route la désignation du destinataire, et, d'autre part, que le porteur de l'original du récépissé est généralement réputé avoir mandat du destinataire pour le retrait de la marchandise. Il y a là une atténuation suffisante, en pratique, au caractère nominatif des récépissés.

La cour de Douai a d'ailleurs jugé, le 12 décembre 1874, en se fondant sur les termes de la loi du 13 mai 1863, que le récépissé devait avoir les mêmes effets que la lettre de voiture pour la constitution du gage, en vertu de l'article 92 du Code de commerce.

10. **Formation du contrat de transport par la délivrance du récépissé.** — C'est la délivrance du récépissé qui forme définitivement le contrat de transport. Elle opère et constate la prise en charge de la marchandise par la Compagnie; elle crée le lien de droit entre les parties. Le visa provisoire de la déclaration d'expédition ne saurait avoir le même effet : son seul objet est de constater la présentation de la marchandise et non la réception (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M.).

Le délai de transport ne court donc que de la remise du récépissé à l'expéditeur (même arrêt).

11. **Nature et étendue du lien de droit constitué entre la Compagnie et l'expéditeur d'une part et le destinataire d'autre part.** — La lettre de voiture ou le récépissé obligent le voiturier, non seulement envers l'expéditeur, mais encore envers le destinataire, au profit duquel l'expéditeur a stipulé, conformément à l'article 1121 du Code civil (Cour de cassation, 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie).

Toutefois, le contrat n'est définitivement formé au regard du destinataire, que lorsque celui-ci a reçu de l'expéditeur l'original du récépissé

(Cour de cassation, 5 août 1878, Cie d'Orléans contre Filho et Hatet et Cie).

Jusqu'à ce que le destinataire soit nanti de ce titre, l'expéditeur et la Compagnie peuvent modifier, d'un commun accord, les termes du contrat primitif, sans s'assurer de son assentiment (Cour de cassation, même arrêt du 5 août 1878).

Mais, une fois que l'expéditeur s'est dessaisi du récépissé pour le remettre au destinataire, il ne peut plus révoquer sa stipulation que de concert avec le destinataire (Cour de cassation, 9 juillet 1873, Cie de P.-L.-M. contre Voisin, et arrêt précité du 21 juillet 1875).

Les Compagnies doivent se conformer scrupuleusement à ces principes, sous peine d'engager leur responsabilité.

C'est ainsi qu'en rendant la marchandise à l'expéditeur, sans se faire restituer l'original du récépissé ou sans exiger, à défaut de ce titre, l'autorisation du destinataire, elles s'exposent à des dommages-intérêts envers celui-ci, et notamment à la restitution des avances qu'il aurait faites à l'expéditeur sur le prix de la marchandise (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Voisin; 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie. — Cour de Douai, 17 mai 1870, Corbhent contre Cie du Nord).

C'est encore ainsi qu'elles ne peuvent, sur un simple ordre de l'expéditeur, refuser la livraison au destinataire nanti du récépissé (Tribunal de commerce de la Seine, 6 février 1867, Berthomié contre Cie d'Orléans).

Il y a, toutefois, exception :

1° pour les expéditions contre remboursement, parce que l'expéditeur, réputé propriétaire de la marchandise jusqu'au paiement, demeure libre d'en disposer tant qu'elle n'a pas été effectivement livrée au destinataire (Cour de cassation, 26 avril 1882, Cie du Nord contre Voisin; 13 avril 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Clément, Gendraud et Faure. — Tribunal de commerce de la Seine, 8 janvier 1870, Jougy contre Cie d'Orléans; 31 mai 1873, Dantigny contre Cie de P.-L.-M.);

2° en cas de faillite du destinataire, parce qu'aux termes de l'article 576 du Code de commerce, la revendication peut s'effectuer jusqu'à la tradition dans les magasins du failli ou du commissionnaire chargé par lui de les vendre (voir infra), et que l'article 1613 du Code civil dispense le vendeur de livrer la marchandise à l'acheteur tombé en faillite ou en état de déconfiture.

Dans ce dernier cas notamment, l'expéditeur est fondé à se faire restituer la marchandise, tant qu'il n'y a pas eu tradition effective, cette marchandise fût-elle arrivée dans la gare de destination et le prix du port

eût-il été acquitté par le destinataire (Cour d'Aix, 4 mai 1869, syndic Requiston contre Gardanne ; — cour de Limoges, 24 mars 1870, Pasquier contre faillite Demay-Polony ; — tribunal de commerce de Marseille, 25 janvier 1869, Gardanne et Cie contre syndic Requiston ; — même tribunal, 29 décembre 1869, Guillon-Bucquet et Cie contre Cie d'Orléans).

En traitant de la livraison des marchandises, nous examinerons les droits que peut avoir le destinataire pour modifier le lieu de livraison.

12. Observations sur la responsabilité des Compagnies en cas de modification du contrat par l'expéditeur. — Nous venons d'examiner les conditions dans lesquelles l'expéditeur conserve le droit de modifier le contrat de transport.

Lorsque ces conditions sont remplies, la Compagnie doit se conformer aux instructions de l'expéditeur.

Toutefois, sa responsabilité ne peut être engagée par ce fait qu'elle n'a pas eu recours à des moyens exceptionnels pour déférer à des ordres tardifs. La Cour de cassation a, par exemple, déclaré indemne :

1° une Compagnie qui avait été invitée à un changement de destinataire, mais qui, malgré son bon vouloir manifeste, n'avait pu déférer en temps utile à cette invitation (11 mars 1874, Dutet contre Cie de P.-L.-M.) ;

2° une Compagnie qui avait reçu l'ordre de lever la clause de remboursement, en raison du refus du destinataire, mais qui n'avait pu transmettre cet ordre à la gare destinataire assez tôt pour empêcher la vente d'urgence de la marchandise sujette à détérioration, et à laquelle l'expéditeur reprochait de ne pas avoir employé la voie télégraphique (16 mars 1880, Cie de P.-L.-M. contre Berthe et Cie de l'Ouest).

Des décisions analogues ont été rendues par la cour d'Orléans (29 janvier 1878, Cie du Nord contre Rabier-Mégret et Cie d'Orléans : livraison, contre le simple paiement des frais de transport, de marchandises que la Compagnie avait été invitée après coup, mais tardivement, à ne livrer que contre remboursement), et par le tribunal de commerce de Saint-Quentin (19 mai 1885, Boudeville et Blondiaux contre Cie du Nord : espèce analogue, retard apporté par la Compagnie dans l'avis à l'expéditeur de l'arrivée tardive de ses instructions à la gare destinataire, mais sans que ce retard eût modifié la situation respective de l'expéditeur et du destinataire).

Le tribunal de commerce de la Seine a d'ailleurs jugé, le 30 décembre 1872 (Chardon contre Cie de P.-L.-M.), que, pour modifier le contrat de transport, l'expéditeur devait s'adresser à la gare où ce contrat avait été formé et que les agents des gares intermédiaires ou de la gare de destina-

tion n'étaient pas tenus de se conformer à ses instructions directes sans le concours de la gare expéditrice.

13. Valeur des indications du récépissé en cas de litige entre la Compagnie et l'expéditeur ou le destinataire. — Comme nous aurons occasion de le dire plus tard, les indications de la lettre de voiture ou du récépissé ont une extrême importance, au point de vue des litiges que peut susciter l'exécution du contrat de transport entre les Compagnies et l'expéditeur ou le destinataire.

Jusqu'à preuve contraire, ces indications doivent être tenues pour exactes et servir de base, s'il y a lieu, au règlement des indemnités (Cour de cassation, 12 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Sauvaget ; — 14 mars 1883, Cie de l'Est contre Lastscha ; — 11 août 1884, Giruit contre Cie de P.-L.-M. ; — 26 janvier 1886, Cie du Nord de l'Espagne contre Cie d'Orléans et Perrot).

Elles tomberaient néanmoins devant une erreur manifeste (Cour de cassation, 6 avril 1869, Belin contre Cie d'Orléans).

§ 6. — PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT

PAR L'EXPÉDITEUR POUR LES EXPÉDITIONS EN PORT PAYÉ

1. Obligation pour l'expéditeur d'acquitter le prix de transport. — Lorsque l'expédition est faite en port payé, l'expéditeur acquitte immédiatement le prix du transport. C'est là une des conditions essentielles du contrat ; nous n'avons pas à y insister.

Il y a lieu de faire observer ici que, pour les sommes supérieures à 10 francs, l'expéditeur qui envoie une marchandise franco doit supporter le timbre de 0 fr. 10 institué par la loi du 23 août 1871. Ce droit est indépendant de celui de 0 fr. 10, qui est également dû pour la décharge par le destinataire, lors de la livraison, et qui, aux termes des lois des 28 février et 30 mars 1872, est compris dans la taxe du récépissé ou de la lettre de voiture.

Pour le mode de paiement, on se reportera aux indications de la page 115.

2. Rectification ultérieure de la taxe, en cas d'erreur. — En traitant des tarifs, nous avons exposé que les taxes dûment homologuées ont force obligatoire pour le public et pour les Compagnies. Il ne peut y être dérogé sous aucun prétexte, ni sous aucune forme. Les erreurs commises dans le calcul, lors de l'expédition, doivent être rectifiées. Si la Compagnie a trop perçu, elle doit restituer l'excédent ; si au contraire l'expéditeur n'a payé qu'une taxe insuffisante, il doit payer le supplément à la demande de la Compagnie.

Nous ne reproduirons pas ici les indications données, page 84 ; nous réservons d'ailleurs, pour un chapitre ultérieur, l'étude des actions en répétition de l'indû exercées par les expéditeurs ou destinataires.

Il suffira de rappeler quelques arrêts de la Cour de cassation, concernant les actions en rectification de taxe exercées par les Compagnies (18 décembre 1867, Cie de l'Ouest contre Launay-Esnault ; — 16 mars 1869, Cie du Nord contre Fauquembergue ; — 5 mai 1869, Cie d'Orléans contre Raison ; — 15 novembre 1876, Cie d'Orléans contre Fougère ; — 21 décembre 1874, Cie d'Orléans contre Chimène ; — 13 février 1878, Cie du Midi contre Aggery ; — 11 mars 1878, Cie de P.-L.-M. contre Barthélemy, Corcellet et Bernard ; — 25 mars 1885, Cie d'Orléans contre Gris).

§ 7. — EXPÉDITION. CHARGEMENT. FOURNITURE DE WAGONS AUX EXPÉDITEURS. — SAISIE-ARRÊT DE LA MARCHANDISE AU DÉPART

1. Obligation pour les Compagnies d'expédier dans l'ordre des inscriptions. — L'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 porte que « la Compagnie sera tenue d'effectuer..., sans tour de faveur, le trans- « port des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront « confiés ». Ce transport « doit s'effectuer dans l'ordre des inscriptions, à « moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur ».

L'article 49 du cahier des charges stipule, d'autre part, que « pour les « marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu « suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ ».

Malgré leur caractère impératif, ces prescriptions n'ont pas toute l'importance qu'on serait tenté de leur attribuer au premier abord. En effet, comme nous l'avons vu en étudiant les délais de transport, les Compagnies ne sont liées que par le délai total qui leur est imparti pour l'expédition, le transport et la livraison. Lorsqu'elles n'ont pas dépassé ce délai total, elles n'encourent pas de responsabilité pour le retard apporté à l'expédition.

Il y a lieu, d'ailleurs, de remarquer que les nécessités du service s'opposent à la stricte exécution de l'article 50 de l'ordonnance de 1846 et même à celle de l'article 49 du cahier des charges. Les marchandises de détail, par exemple, peuvent être facilement expédiées par le premier train de passage, tandis qu'il faut souvent un temps plus long pour le chargement et l'expédition des marchandises remises par grandes masses à la Compagnie; certaines matières, certains animaux, exigent un matériel spécial que beaucoup de gares ne peuvent être tenues d'avoir immédiatement sous la main; enfin les Compagnies doivent, dans l'intérêt même d'une exploitation méthodique et économique, conserver une assez grande latitude pour la composition de leurs trains.

On ne doit pas oublier, non plus, que la règle édictée par l'ordonnance de 1846 et par le cahier des charges ne s'applique pas aux marchandises dont l'expédition a lieu aux conditions d'un tarif spécial avec allongement du délai réglementaire.

Cependant et sous réserve de ces observations, l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et l'article 49 du cahier des charges subsistent et donneraient, le cas échéant, un moyen de réprimer les faveurs illicites faites à certains expéditeurs (Cour de cassation, 5 mars 1872, Cie

d'Orléans contre Delpéron). Aussi la Commission d'enquête de 1863 a-t-elle conclu à les maintenir, tout en reconnaissant qu'ils étaient d'une observation très difficile.

2. Dérogations temporaires ou permanentes apportées à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'article 49 du cahier des charges. — Certaines dérogations temporaires ont été apportées par mesure administrative aux prescriptions de l'ordonnance de 1846 et du cahier des charges.

On peut citer, par exemple :

— un arrêté ministériel du 25 septembre 1871, requérant les Compagnies d'expédier les blés de semence, de préférence à toute autre marchandise;

— un arrêté du 10 octobre 1871, accordant, pour les délais de transport en petite vitesse, un privilège aux marchandises des 1re et 2e séries et à celles qui, rangées dans les séries inférieures, étaient taxées aux prix de la 2me série, sur la demande de l'expéditeur;

— un arrêté du 29 décembre 1871, autorisant les Compagnies, en cas d'insuffisance du matériel, à donner la priorité aux houilles, cokes, minerais, blés, seigles, farines, pommes de terre, et aux marchandises à destination des embranchements particuliers.

Régulièrement, les mesures de ce genre doivent être prises par l'autorité compétente pour approuver les actes de concession. L'arrêté du 29 décembre 1871 a été ratifié par un décret dans la forme des règlements d'administration publique, du 3 janvier 1872, de même qu'un arrêté ultérieur du 29 février 1872, prorogeant les effets de celui du 29 décembre 1871, l'a été par un décret en la même forme et de la même date.

Outre les dérogations temporaires autorisées par l'Administration pour faire face à des nécessités passagères, il existe certaines dérogations permanentes, par exemple pour le transport des poudres ou munitions de guerre, qui ne peuvent être expédiées par tous les trains et qu'il importe, d'autre part, de ne pas laisser séjourner trop longtemps dans les stations.

3. Droits de magasinage pour les marchandises que les Compagnies consentent à recevoir, bien qu'elles ne soient pas prêtes à être expédiées. — Bien que les Compagnies ne soient tenues de recevoir dans leurs gares que des marchandises prêtes à être expédiées, elles consentent néanmoins à ne pas user strictement de leur droit. Mais alors l'expéditeur doit, aux termes de l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876, acquitter, à partir de l'expiration du délai de 24 heures compté de la remise de la marchandise, des droits de magasinage fixés pour la petite

vitesse, par fraction indivisible de 100 kg. et par jour, à 5 c. pour chacun des trois premiers jours et à 10 c. pour chacun des jours suivants (Cour de cassation, 8 mars 1876, Dubourg et Cie contre Cie de P.-L.-M.).

4. **Chargement.** — Le chargement de la marchandise se rattache intimement à l'expédition ; il constitue, en quelque sorte, le premier acte du transport.

Tantôt il est effectué par la Compagnie.

Tantôt il l'est obligatoirement ou facultativement par l'expéditeur: c'est le cas le plus fréquent pour les marchandises expédiées en vrac par wagon complet. Parfois la Compagnie met à la disposition des expéditeurs les engins nécessaires.

Lorsque la Compagnie procède elle-même au chargement, elle doit y apporter tous ses soins et en assumer la complète responsabilité, sauf les réserves qui pourraient être stipulées dans les tarifs spéciaux.

En principe, les marchandises doivent être déposées sur le quai par les soins de l'expéditeur; sauf stipulation contraire, les Compagnies ne sont pas tenues d'effectuer le transbordement direct des véhicules de l'expéditeur dans les wagons, surtout s'il doit en résulter pour elles des sujétions et des frais supplémentaires, ce qui ne les empêche pas de le faire bénévolement dans certains cas. Nous devons cependant noter un arrêt de la Cour de cassation du 16 juillet 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Carroué et Bénard), déclarant la Compagnie obligée de procéder au transbordement pour des charbons de bois en cadres, expédiés par masses indivisibles de moins de 500 kg.

Lorsque le chargement est laissé à la charge de l'expéditeur, celui-ci conserve la responsabilité, non seulement des avaries qui pourraient survenir au cours de la manutention, mais encore de celles que provoqueraient pendant le transport les défectuosités de l'arrimage ou celles du bâchage : cependant, si la Compagnie commettait une faute, si ses engins de chargement étaient par exemple défectueux, si elle fournissait les bâches et que ces bâches fussent en mauvais état, l'expéditeur ou le destinataire pourraient être fondés à poursuivre la réparation du préjudice qu'ils auraient subi. Nous réservons, pour les traiter dans un chapitre spécial, ces diverses questions de responsabilité.

Nous n'avons à insister ici que sur les conditions dans lesquelles les wagons sont mis à la disposition des expéditeurs et chargés par eux.

5. **Fourniture des wagons aux expéditeurs.** — Les wagons mis à la disposition des expéditeurs doivent être, autant que possible, appropriés à

la nature du transport. La Cour de cassation a confirmé, par arrêt du 17 août 1874 (Cie d'Orléans contre Rabotin), un jugement portant condamnation de la Compagnie à des dommages-intérêts, pour résistance à la livraison de wagons-écuries en vue d'une expédition de chevaux en grande vitesse, alors que l'emploi de ces véhicules était usuel sur le réseau. C'est là toutefois une décision d'espèce, dont il faudrait bien se garder d'exagérer la valeur et la portée. Dans chaque cas particulier, l'expéditeur devra, avant de formuler une réclamation, se reporter attentivement au texte des tarifs. En effet, plusieurs Compagnies ont introduit dans les conditions d'application des tarifs spéciaux, pour les transports susceptibles de donner lieu à des difficultés de ce genre, une clause qui leur permet de ne fournir que des véhicules du type disponible dans les gares d'expédition.

D'autres tarifs spéciaux stipulent expressément, en échange d'une réduction de prix, la fourniture de wagons plates-formes, même pour des marchandises exposées à souffrir des intempéries : il appartient à l'expéditeur d'apprécier s'il veut courir les risques ou s'y soustraire en acquittant un prix de transport plus élevé (Cour de cassation, 31 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Haas, Hersent et autres ; — 28 décembre 1875, Dayraud contre Cie du Midi ; — 7 août 1878, Cie du Midi contre Alaux).

Dans certains cas, les expéditeurs sont tenus, aux termes des tarifs spéciaux, de prévenir à l'avance la gare expéditrice des transports qu'ils ont l'intention d'effectuer et de demander en même temps les wagons qui leur seront nécessaires. L'avis doit généralement parvenir à la Compagnie 24 ou 48 heures à l'avance.

Mais, que les tarifs contiennent ou ne contiennent pas une clause de cette nature, la Compagnie n'est pas obligée de tenir des wagons à la disposition de l'expéditeur dès la remise de la marchandise. Elle satisfait à ses obligations, pourvu que le transport et la livraison soient opérés dans le délai total fixé par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 et les conditions d'application des tarifs (Cour de cassation, 5 mars 1872, Cie d'Orléans contre Delperou ; — 22 mars 1876, Cie de l'Ouest contre Lehomme ; — 20 décembre 1883, Cie du Midi contre Milliaud). Ce délai court, non de la fourniture des véhicules, mais de la remise des marchandises à la gare de départ. Le récépissé doit donc être délivré dès cette remise.

Certains tarifs spéciaux stipulent expressément que la Compagnie se réserve de fixer, dans les limites du délai total de transport, le jour et l'heure auxquels l'expéditeur et le destinataire devront procéder au chargement et au déchargement (Voir l'arrêt précité du 22 mars 1876).

Toutefois, comme nous l'avons déjà indiqué, les Compagnies doivent, pour se conformer à l'article 30 de l'ordonnance du 17 novembre 1846,

fournir les véhicules disponibles, dans l'ordre des inscriptions, sans accorder aucun tour de faveur (Cour de cassation, 5 mars 1872. Cie d'Orléans contre Delpéron ; — 22 janvier 1878, Cie du Nord contre Baruyaux-Seulfort ; — 10 décembre 1883, Cie du Midi contre Milliaud).

Les Compagnies n'encourent aucune responsabilité pour ne pas avoir tenu des wagons à la disposition des expéditeurs, lorsque ceux-ci n'ont pas effectivement présenté la marchandise à la gare expéditrice. Cette présentation peut seule faire courir les délais de transport (Cour de cassation, 3 mars 1875, Cie de P.-L.-M. contre Bédos et Cie ; — 30 mai 1876, Cie du Nord contre Cie des mines d'Azincourt).

Toute convention tacite ou formelle, par laquelle une Compagnie prendrait l'engagement de livrer à jour fixe des wagons à un expéditeur, serait illicite : cette Compagnie se trouverait, en effet, dans le cas de ne pas pouvoir tenir sa promesse sans retarder d'autres expéditions et sans créer ainsi un régime de faveur, contraire à l'ordonnance de 1846 et au contrat de concession ; il est d'ailleurs de principe que les Compagnies ne sont point autorisées à renoncer au bénéfice des délais réglementaires (Cour de cassation, 5 mai 1869, Cie d'Orléans contre Apert ; — 5 mars 1872, Cie d'Orléans contre Delpéron ; — 30 mai 1876, Cie du Nord contre Cie des mines d'Azincourt ; — 22 janvier 1878, Cie du Nord contre Baruyaux-Seulfort).

Nous devons cependant ajouter que, si la gare avait des wagons disponibles, elle pourrait être en faute pour avoir refusé de les mettre à la disposition d'un expéditeur et pour avoir enfreint ainsi les textes qui lui imposent l'obligation d'effectuer les transports avec célérité (Cour de Nîmes, 6 août 1875, Monteil contre Cie de P.-L.-M.).

6. **Délai accordé aux expéditeurs pour le chargement des wagons. Droits de stationnement.** — Aux termes de l'arrêté ministériel du 27 mai 1878, les wagons doivent être chargés dans les 24 heures qui suivent leur mise à la disposition des expéditeurs. Passé ce délai, il est perçu un droit de stationnement de 10 francs par wagon entamé ou non entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon. Ce droit, fixé à 5 francs par l'arrêté ministériel du 30 avril 1862, avait été élevé à 10 francs par arrêté du 10 octobre 1871, puis ramené à 5 francs par arrêté du 30 novembre 1876. Le chiffre de 10 francs a dû être repris, par suite des abus dont se plaignaient à juste titre les Compagnies, au point de vue de l'immobilisation de leur matériel.

Il n'est pas tenu compte des dimanches et jours fériés : lorsque les wagons sont mis, par exemple, à la disposition de l'expéditeur dans la journée du samedi, leur chargement peut n'être terminé que le lundi.

Les Compagnies n'ont, d'ailleurs, pas le droit de priver les expéditeurs du bénéfice des 24 heures que leur attribue l'arrêté de 1878. Si des wagons en cours de chargement étaient retirés à un expéditeur avant l'expiration du délai de 24 heures et malgré ses protestations, la responsabilité de la Compagnie serait engagée (Cour de cassation, 20 novembre 1882, Cie d'Orléans à Châlons contre Saffrey).

7. **Saisie-arrêt de la marchandise au départ.** — Il peut se faire que des créanciers de l'expéditeur ou du destinataire forment saisie-arrêt entre les mains de la Compagnie, avant l'expédition de la marchandise.

Le règles auxquelles la Compagnie doit se conformer en pareil cas seront exposées avec les détails nécessaires, à propos de la livraison des marchandises. En effet, le plus souvent, la saisie n'est signifiée à la Compagnie que lorsque la marchandise est déjà en cours de route ou lorsqu'elle est parvenue à destination.

CHAPITRE XVII

DROITS ET OBLIGATIONS DES COMPAGNIES

ET DES EXPÉDITEURS OU DESTINATAIRES POUR LA LIVRAISON DES MARCHANDISES

§ 1. — ENREGISTREMENT DES MARCHANDISES A L'ARRIVÉE

1. Obligation pour les Compagnies d'enregistrer les marchandises à l'arrivée. — L'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ne prescrit l'enregistrement des marchandises qu'au départ.

L'article 49 du cahier des charges prescrit en outre leur enregistrement à la gare d'arrivée, au fur et à mesure de leur réception. Cette mesure d'ordre est indispensable ; elle peut en outre fournir d'utiles renseignements, en cas de litige entre la Compagnie et l'expéditeur ou le destinataire.

2. Gratuité de l'enregistrement à l'arrivée. — A l'inverse de l'enregistrement au départ, l'enregistrement à l'arrivée ne donne lieu à aucune perception au profit de la Compagnie.

---

§ 2. — DÉCHARGEMENT

LETTRE D'AVIS POUR LES MARCHANDISES A DÉCHARGER PAR LE DESTINATAIRE. — DROITS DE STATIONNEMENT

1. Déchargement par la Compagnie. — Le déchargement doit, en principe, être opéré par la Compagnie.

Alors même que la marchandise est livrable en gare et à plus forte raison quand elle est livrable à domicile, la Compagnie n'a point à attendre la présence du destinataire pour procéder au déchargement (Cour de cassation, 8 février 1882, Cie de l'Est contre Sauvageot et autres).

La Compagnie, responsable des avaries jusqu'à la livraison, doit déposer la marchandise dans un lieu où elle ne soit pas exposée à des avaries : sinon, elle s'exposerait à des dommages-intérêts, comme nous le verrons dans le chapitre consacré à l'étude des responsabilités en matière de transport. Mais rien ne l'oblige à prendre des dispositions particulières pour faciliter ensuite la reprise et l'enlèvement par le destinataire, pourvu qu'on ne puisse lui imputer à cet égard, ni négligence, ni mauvais vouloir : elle ne peut, par exemple, être recherchée pour avoir déposé des marchandises encombrantes, telles que des rails, sur le sol d'une cour, au lieu de les décharger sur un quai (Cour de Limoges, 17 avril 1875, Cie d'Orléans contre Mallebay, confirmé par arrêt du 17 mai 1876 de la Cour de cassation). Elle n'est point, à fortiori, contrainte d'effectuer le transbordement direct des wagons dans les véhicules du destinaire, surtout s'il doit en résulter pour elle des frais supplémentaires.

2. Déchargement par le destinataire. — Divers tarifs généraux ou spéciaux mettent le déchargement à la charge du destinataire, qui assume alors la responsabilité de l'opération, mais à la disposition duquel la Compagnie met souvent les engins nécessaires.

Nous n'avons à insister ici que sur les délais accordés aux destinataires pour effectuer la manutention et sur les conséquences des retards qu'ils y apporteraient.

a. Déchargement immédiat des animaux. — Aux termes des conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse, les chiens non accompagnés doivent être déchargés par les soins et aux risques et périls du destinataire Il est en outre stipulé (et cette disposition est reproduite dans l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876) que, si le destinataire n'est

pas présent à l'arrivée du train, la Compagnie procède au déchargement d'office et met les animaux en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit, la dépense devant être ultérieurement acquittée sur la justification de la dépense (Voir la loi du 6 octobre 1791 et le décret du 18 juin 1811).

Des dispositions de même nature s'appliquent aux autres animaux soumis aux tarifs spéciaux qui laissent le déchargement aux soins du destinataire (Voir notamment l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 et les conditions d'application des tarifs généraux et spéciaux). Certains tarifs spéciaux déterminent le montant des frais à percevoir, en pareil cas, pour le déchargement d'office et la conduite à l'écurie.

On comprend en effet que les Compagnies ne puissent être astreintes, par suite de l'absence du destinataire ou de son représentant, aux responsabilités et aux soins que lui imposerait la garde des animaux.

L'obligation pour le destinataire d'être présent ou d'être représenté à l'arrivée des trains ne soulève de difficultés, en pratique, ni pour les chiens qui voyagent toujours en grande vitesse et qui sont généralement accompagnés, ni pour les autres animaux dont le déchargement est à la charge du destinataire et qui sont le plus souvent accompagnés par des gardiens jouissant d'immunités pour leur transport.

b. Délai accordé au destinataire pour le déchargement des marchandises. lettre d'avis. frais de stationnement. — L'arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 27 mai 1878, contient des prescriptions très nettes, au sujet des délais impartis au destinataire pour le déchargement des marchandises expédiées par wagon complet.

Les Compagnies avisent le destinataire, soit par la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe, à leur choix: elles sont remboursées des frais de cet avis, sans pouvoir toutefois réclamer davantage que la taxe d'une lettre, à moins que le destinataire n'ait demandé d'une manière générale l'emploi du télégraphe.

Lorsque l'avis est expédié dans des conditions telles qu'il puisse être parvenu au destinataire avant 5 heures 1/2 du soir (1), le déchargement doit être terminé dans la journée du lendemain.

Quand, au contraire, l'avis n'est pas expédié de manière à être reçu avant 5 heures 1/2, le délai assigné au destinataire doit être augmenté d'un jour. Il en est de même, lorsque le destinataire réside dans une commune

(1) Heure à laquelle la journée commerciale est réputée terminée.

qui ne possède pas de bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau de poste que la gare dont émane l'avis.

Toutefois cette dernière disposition n'est évidemment applicable que lorsque la Compagnie recourt à la poste pour l'envoi de la lettre d'avis; elle ne pourrait plus être invoquée par le destinataire, si la Compagnie faisait parvenir cette lettre par exprès et la remettait ainsi avant 5 heures 1/2 : c'est ce qu'a jugé la Cour de cassation, le 7 décembre 1881 (Lesseure frères contre Cie d'Orléans).

Si le nombre des wagons annoncés par les avis du même jour au destinataire est de plus de dix, celui-ci n'est tenu à opérer dans la journée du lendemain que le déchargement de 10 wagons; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite à la demande même de l'expéditeur ou du destinataire.

Passé les délais ci-dessus indiqués, les Compagnies peuvent, ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 30 centimes par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées (1), ou laisser les marchandises sur les wagons en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement de 10 francs par wagon et par jour de retard, quelle que soit la contenance de ces wagons.

Les dimanches et jours fériés sont exclus du calcul des délais de déchargement.

Ils le sont également, d'après une circulaire interprétative du 29 août 1879, pour le délai de réception des avis. Ainsi une lettre expédiée de manière à n'être reçue que le samedi après cinq heures et demie ou le dimanche est considérée comme n'étant parvenue que le lundi, ce qui laisse au destinataire toute la journée du mardi pour opérer le déchargement. Rien de plus légitime : en effet, non seulement le service de la poste cesse plus tôt les jours fériés que les jours ouvrables, mais encore la plupart des comptoirs de commerce sont fermés et les lettres n'y sont décachetées que le lendemain.

Ces dispositions, conformes à des avis du Conseil supérieur des voies de communication et du Comité consultatif des chemins de fer, tiennent un juste compte des intérêts du public et des nécessités de l'exploitation.

Antérieurement, les droits de stationnement avaient été fixés :

— par arrêté ministériel du 30 avril 1862, à 5 fr. par jour (le déchargement devant être opéré dans les 24 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis);

(1) Le montant des frais de magasinage sera indiqué plus loin.

— par arrêté du 31 décembre 1868, au même taux (le délai de déchargement se prolongeant pendant toute la durée du lendemain jusqu'à l'heure réglementaire de la fermeture des gares);
— par arrêté du 10 octobre 1871, à 10 fr. par jour (le déchargement devant être opéré dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis);
— par arrêté du 12 janvier 1872, à 10 fr. par jour (le déchargement devant être opéré dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis) (1) (2);
— par arrêté du 31 décembre 1872, à 10 fr. par jour (la perception ne devant avoir lieu que le surlendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis, quand les destinataires résidaient dans une commune ne possédant pas de bureau de poste);
— par arrêté du 30 novembre 1876, à 5 fr. pour chacun des trois premiers jours et à 10 fr. pour chaque jour en sus (le déchargement devant être opéré dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis);

Dans tous ces arrêtés successifs, il n'était pas question des dimanches et jours fériés. Mais l'arrêté du 12 juin 1866 portait, dans son article 13 relatif aux heures d'ouverture des gares, que les opérations interrompues à midi seraient remises à la première moitié du jour suivant et que les délais seraient augmentés de tout le temps compris entre l'heure de midi et celle de la fermeture normale.

Le retour à la taxe uniforme de 10 fr. par jour au delà du lendemain de l'avis se justifie amplement par la nécessité de porter obstacle à l'immobilisation du matériel et à l'encombrement des gares; les améliorations dans le mode de supputation des délais constituent des correctifs suffisants à ce qu'aurait pu avoir de trop rigoureux le régime institué par l'arrêté de 1878.

A la suite des encombrements de l'hiver de 1880-1881, une Commission a été instituée au Ministère des travaux publics, en vue d'étudier les moyens d'éviter le retour d'incidents si fâcheux pour les Compagnies et pour le commerce. Cette Commission a conclu au maintien de l'arrêté du 27 mai 1878, mais en conseillant : 1° de prévenir en cours de route les destinataires du jour de l'arrivée de leur marchandise; 2° d'autoriser les Com-

(1) Sous l'empire de cet arrêté, la Cour de cassation a dû annuler, par arrêt du 29 décembre 1874 (Cie d'Orléans contre Marchesseau), un jugement qui avait déclaré la taxe inapplicable à partir du surlendemain, parce que la lettre d'avis avait été mise à la poste trop tard pour parvenir le jour même.

(2) La réduction du délai accordé pour le déchargement se justifiait par l'encombrement des gares; elle était conforme à l'avis émis, le 5 janvier 1872, par une Commission de l'Assemblée nationale. Cette Commission concluait aussi au relèvement des droits de magasinage et de stationnement.

pagnies à effectuer, après 24 heures, le camionnage d'office, en tout temps, aux frais, risques et périls de qui de droit.

Nous reviendrons plus loin sur le second de ces désidérata. Quant au premier, il s'appuie sur l'exemple de l'Angleterre, où les feuilles de route sont expédiées par le train précédent, au lieu de suivre la marchandise, ce qui permet d'aviser par avance les destinataires. Néanmoins sa réalisation soulève des difficultés pratiques et n'a pu être accomplie jusqu'à ce jour.

Les règles que nous exposerons dans un paragraphe suivant, au sujet du caractère de la lettre d'avis et des règles de perception, en matière de droits de magasinage, s'appliquent au cas du stationnement des wagons complets à décharger par le destinataire. Afin d'éviter les redites, nous renvoyons à ce paragraphe.

---

§ 3. — CAS DANS LESQUELS LA MARCHANDISE DOIT ÊTRE LIVRÉE

EN GARE OU REMISE A DOMICILE

1. Ordre donné par l'expéditeur. — L'expéditeur doit indiquer dans sa déclaration si l'envoi est fait en gare ou à domicile.

A défaut de cette mention, les marchandises en grande vitesse sont portées à domicile, dans les localités où il existe un service de factage; les marchandises en petite vitesse sont, au contraire, conservées en gare (conditions générales d'application des tarifs).

Cette différence de régime pour la messagerie et pour le trafic de la petite vitesse s'explique par l'intérêt évident du destinataire à recevoir sans délai les marchandises, pour lesquelles l'expéditeur a demandé le transport en grande vitesse.

Au début, les Compagnies ont soutenu que le destinataire n'avait pas le droit de faire lui-même le camionnage, lorsque la lettre de voiture ne spécifiait pas expressément la livraison en gare. Cette prétention était contraire à l'article 52 du cahier des charges, qui réserve aux expéditeurs et aux destinataires la faculté d'effectuer le factage et le camionnage de leurs marchandises; elle a été repoussée par la Cour de cassation (27 juillet 1852, Cie de Tours à Nantes contre Duverger et consorts; — 17 juillet 1861, Cie du Midi contre Bardou et Prat; — 17 juillet 1861, Cie de Paris-Lyon contre Prévoton; — 5 mars 1866, Tiollier contre Cie de Victor-Emmanuel) (1).

2. Droit du destinataire de prendre en gare livraison des marchandises expédiées à domicile. — Le destinataire a-t-il le droit de prendre en gare livraison des marchandises expédiées à domicile? La jurisprudence a été, pendant un certain temps, hésitante à cet égard. Après son arrêt du 27 juillet 1852, qui reconnaissait formellement ce droit, la Cour de cassation en a rendu, le 13 juillet 1859, un autre par lequel elle statuait dans un sens opposé (Gibiat contre Cie d'Orléans). Mais, dès le 17 juillet 1861 (Cie de P.-L.-M. contre Prévoton et Cie du Midi contre Bardou et Prat), elle revenait à sa première doctrine.

(1) La question ne s'est pas posée devant la Cour de cassation pour le factage de la messagerie. Cela s'explique, comme nous l'avons indiqué, par l'intérêt du destinataire à recevoir rapidement la marchandise expédiée en grande vitesse.

Le système développé dans les deux arrêts de 1861 est le suivant.

Aux termes de l'article 52 du cahier des charges, l'expéditeur et le destinataire restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises. Chacun d'eux a un droit distinct, et l'expéditeur ne peut être considéré comme mandataire forcé, en ce qui concerne l'exercice d'un droit purement facultatif pour le destinataire et à lui réservé en vue de ses convenances personnelles. Pour que le contrat passé entre la Compagnie et l'expéditeur lie le destinataire, il faut que celui-ci ait donné son autorisation, ou que le transport soit à la charge de l'expéditeur, ou que ce dernier soit en droit d'en régler les conditions pour quelque autre cause. C'est à la Compagnie qu'incombe le soin de prouver, le cas échéant, que l'expéditeur avait le droit d'engager le destinataire. A défaut de cette preuve, la mention de la remise à domicile doit être envisagée comme une simple indication de la volonté présumée du destinataire, indication qui autorise la Compagnie à présenter la marchandise à domicile, mais qui devient sans effet par la manifestation de la volonté contraire, lorsque le destinataire a fait connaître en temps opportun son intention de recevoir lui-même ou de faire recevoir la marchandise à la gare.

Par plusieurs arrêts ultérieurs, la Cour de cassation a affirmé à nouveau le droit du destinataire, mais sans faire allusion aux cas d'exception qu'avaient indiqués les décisions du 17 juillet 1861 (5 mars 1866, Tiollier contre Cie de Victor-Emmanuel; — 20 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier et Guyot; — 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert).

La cour de Toulouse a dû, malgré ces décisions réitérées, reconnaître le caractère indû des perceptions qu'une Compagnie percevrait sur les destinataires usant de leur faculté (24 juin 1879, Abribat contre Cies du Midi et d'Orléans).

La jurisprudence de la Cour de cassation a été critiquée. On a soutenu que l'expéditeur, traitant seul avec la Compagnie, avait seul aussi qualité pour régler les conditions du transport jusqu'à son terme, et que le destinataire ne pouvait rompre le contrat auquel il n'était pas intervenu personnellement. Cela serait vrai, sans l'article 52 du cahier des charges. Mais cet article réserve expressément le droit du destinataire et lui attribue une faculté distincte et indépendante.

Cette faculté peut être exercée, non seulement quand l'expédition a été faite en port dû, mais encore quand elle a été faite franco. Toute autre interprétation des textes porterait atteinte aux intérêts des destinataires, qui peuvent avoir disposé de la marchandise en cours de route et vouloir, par suite, soit la camionner chez un tiers, soit la réexpédier immédiatement.

Ajoutons que les commerçants préfèrent souvent camionner eux-mêmes la marchandise, afin de ne pas laisser à leurs concurrents le moyen de connaître par le registre de camionnage de la Compagnie la nature de leurs opérations.

Mais, dans le cas où l'expédition aurait eu lieu franco, l'expéditeur pourrait-il exiger la restitution de la taxe de camionnage? M. Sarrut se prononce pour la négative. Nous partageons son avis, sans nous rallier à toutes les raisons sur lesquelles il se fonde. Une seule suffit d'ailleurs; si la Compagnie n'effectue pas le camionnage, elle ne s'en abstient que par un fait indépendant de sa volonté, et il n'y a pas lieu à une action en répétition de l'indû. C'est certainement en ce sens qu'il faut interpréter les arrêts du 17 juillet 1861 de la Cour de cassation, qui, en réservant le cas des expéditions en port payé, a dû viser, non l'opération matérielle du camionnage, mais le prix de cette opération. (Voir un jugement conforme du tribunal de commerce de Colmar, 20 novembre 1868, Littique contre Cie de l'Est.)

Le contre-ordre du destinataire doit, bien entendu, pour être efficace, arriver en temps utile à la Compagnie. Sinon celle-ci, à défaut de la manifestation d'une volonté contraire, doit exécuter le mandat qu'elle a reçu de l'expéditeur (Cour de cassation, 19 décembre 1866, Bastide contre Cies de P.-L.-M. et de l'Est). Elle n'a point à adresser d'avis préalable au destinataire (même arrêt).

Nous ne défendons pas, au point de vue du désencombrement des gares, la doctrine qui vient d'être exposée et qu'a consacrée depuis longtemps la jurisprudence de la Cour de cassation ; mais cette doctrine est conforme aux textes.

Le droit du destinataire de faire lui-même le camionnage entraîne accessoirement pour lui ou pour l'expéditeur celui de refuser à la Compagnie le remboursement des droits d'octroi ou de régie dont elle aurait fait l'avance, si, en persistant à camionner malgré l'ordre du destinataire, elle avait privé ce dernier des facultés dont il disposait pour ne point acquitter les droits (Cour de cassation, 27 juillet 1852, Cie de Tours à Nantes contre Duverger et consorts). Si, au contraire, le destinataire avait donné tardivement ses instructions, la Compagnie, non avisée des moyens d'éviter le paiement des droits, serait fondée à poursuivre le recouvrement de ses avances (Cour de cassation, 19 décembre 1866, Bastide contre Cies de P.-L.-M. et de l'Est).

3. Droit du destinataire de faire livrer à domicile par la Compagnie les marchandises expédiées en gare. — L'article 52 du cahier

des charges obligeant les Compagnies à faire, soit par elles-mêmes, soit par un intermédiaire dont elles répondent, le factage ou le camionnage à domicile des marchandises qui leur sont confiées, le destinataire peut mettre à profit l'obligation ainsi imposée aux Compagnies et leur donner un ordre de transport à domicile, pour des marchandises adressées en gare. Mais, alors, il se forme un contrat distinct. De même que le destinataire n'est pas lié, relativement au camionnage, par les conventions intervenues entre l'expéditeur et la Compagnie, de même l'expéditeur ne peut être lié, après coup, par des conventions intervenues entre la Compagnie et le destinataire. La Compagnie n'a donc aucun recours contre l'expéditeur, en cas de refus de paiement par le destinataire des frais de camionnage, non plus que des avances faites, le cas échéant, pour droits d'octroi ou de régie (Cour de cassation, 30 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier-Guyot).

Le caractère distinct du contrat permet d'ailleurs au destinataire de scinder l'expédition, de ne faire transporter qu'une partie des marchandises à son domicile et d'en faire camionner le surplus chez un tiers (Cour de cassation, 26 juillet 1871, Cie d'Orléans contre Havard). Cette division du camionnage en fait des opérations séparées, soumises chacune à la taxe qui lui est applicable, malgré l'unité d'expédition au départ.

L'exercice du droit conféré au destinataire n'est pas sans inconvénients au point de vue de la régularité de l'exploitation, qui subit le contre-coup des ordres souvent tardifs ainsi donnés à la Compagnie.

Dans le but de prévenir ces inconvénients et d'éviter les encombrements, en encourageant les expéditions à domicile, le Comité consultatif des chemins de fer a émis le 12 juillet 1881 et confirmé le 1er mars 1882 l'avis qu'il conviendrait d'accorder une prime de 15 à 25 °/₀ sur la taxe normale du camionnage, pour toutes les expéditions adressées à domicile dès le point de départ. Cette proposition se rattachait à un ensemble de mesures, que nous relaterons en traitant du camionnage d'office et qui n'ont pu aboutir, par suite de l'opposition des Compagnies.

Cependant deux Compagnies, celles du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, avaient, dès avant 1882, fait des tentatives dans la voie tracée par le Comité. Les espérances que l'on avait fondées sur cette expérience ne se sont pas réalisées.

---

§ 4. — DÉLAI DE RETRAIT PAR LE DESTINATAIRE DES MARCHANDISES ADRESSÉES OU LIVRÉES EN GARE. MAGASINAGE

1. Délai dans lequel la livraison doit avoir lieu. — Nous ne reproduirons pas ici les développements dans lesquels nous sommes entré au sujet des délais de livraison (Voir page 632).

Il suffira de rappeler que, d'après les termes du cahier des charges et de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi que d'après une jurisprudence constante de la Cour de cassation, les Compagnies ne sont liées que par le délai total obtenu en additionnant les délais d'expédition, de transport et de livraison. Tant qu'elles n'ont pas dépassé ce délai total, leur responsabilité n'est pas engagée. Elles ont le droit de refuser la livraison des marchandises, même après leur arrivée en gare de destination, pourvu qu'elles n'excèdent pas la limite qui leur est ainsi assignée.

Cette faculté, incontestable en l'état actuel du droit, se justifie en pratique par les nécessités du service, qui ne permettent pas toujours la livraison immédiate.

Elle s'éteint toutefois par le fait de l'envoi de la lettre d'avis invitant le destinataire à venir prendre en gare livraison de la marchandise (Cour de cassation, 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin). Il est en effet inadmissible que, dans ce cas, le destinataire subisse en pure perte la dépense des mesures qu'il aurait prises pour le retrait de la marchandise.

Les destinataires n'ont pas par réciprocité le droit de refuser les marchandises qui leur sont offertes avant l'expiration du délai total. En effet, dès que la livraison peut avoir lieu, il est indispensable de l'effectuer dans un délai aussi court que possible afin d'éviter l'encombrement des gares (Cour de cassation, 12 août 1863, Cie de P.-L.-M. contre Chièvre et fils. — Tribunal de commerce de la Seine, 23 juin 1877, Deslandes contre Cies du Midi et de P.-L.-M.).

2. Délai accordé au destinataire pour prendre livraison des marchandises. Lettre d'avis. Frais de magasinage. Dispositions générales. — L'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 contient les dispositions suivantes.

Pour presque toutes les marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse, les destinataires ont un délai de 48 heures à compter de la mise à la poste de la lettre d'avis qui leur est envoyée par la Compagnie. A défaut

d'enlèvement dans ce délai, ils doivent acquitter : 1° pour les marchandises expédiées en grande vitesse, un droit de magasinage de 5 c. par jour et par fraction indivisible de 100 kg. ou par fraction indivisible de 1 000 fr. pour les articles à la valeur ; 2° pour les marchandises expédiées en petite vitesse, un droit de 5 c. par jour et par fraction indivisible de 100 kg. pour chacun des trois premiers jours et de 10 c. pour chacun des jours suivants (1). Le minimum de perception est de 10 c.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses (2).

Pour les voitures, le délai est de 48 heures ; le droit de magasinage en cas de retard est de 1 franc par voiture et par jour.

Enfin, le délai est encore de 48 heures pour les wagons, chariots, locomotives et tenders transportés en petite vitesse, et le droit, de 5 francs par véhicule et par jour.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, les délais fixés pour la perception du droit de magasinage, en ce qui concerne la petite vitesse, sont, aux termes de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, augmentés, quand ils comprennent un dimanche ou un jour férié, de tout le temps compris entre l'heure de midi, à laquelle les gares sont fermées, et l'heure normale de la fermeture (3).

Quand la livraison est considérable, le destinataire peut-il se refuser à commencer l'enlèvement avant que l'expédition complète soit mise à sa disposition et déchargée? La cour de Pau, considérant que ce serait mettre parfois la Compagnie en face de véritables impossibilités matérielles, a décidé que la Compagnie remplissait suffisamment ses obligations en déchargeant sans interruption et avec une rapidité au moins égale à celle de l'enlèvement, le destinataire demeurant libre de refuser le tout, en cas d'indivisibilité de l'expédition (14 juin 1870, Cie du Midi contre Lagarralde et Lapeyre).

(1) Aux termes de l'arrêté ministériel du 30 avril 1862, le droit relatif à la petite vitesse n'était que de 2 centimes pour chacun des deux premiers jours et de 5 centimes pour chacun des jours suivants. Mais les encombrements qui se sont produits à la suite de la guerre de 1870 ont déterminé le Ministre à élever ce droit au taux actuel, par arrêté du 10 octobre 1871 (Voir l'avis déjà cité, tome III, page 316, d'une Commission de l'Assemblée nationale). — La Commission d'enquête de 1863 avait conclu à un droit progressif de 2 centimes pour le 1er jour, 5 centimes pour le second et 10 centimes pour les jours suivants.

(2) On remarquera qu'il n'est pas et qu'il ne peut être question de lettre d'avis, puisque l'enlèvement doit être immédiat (Cour de cassation, 30 janvier 1872, de Montenol contre Cie de l'Ouest).

(3) Le délai est augmenté d'un jour pour la fête nationale. (Arrêté ministériel du 2 juin 1886.)

Les marchandises transportées par wagon complet, avec faculté ou obligation pour les destinataires de faire eux-mêmes le déchargement, sont soumises à un régime spécial, qui a été exposé, page 698.

Ainsi que nous l'avons indiqué pour le déchargement des wagons complets, la Commission d'enquête instituée à la suite des encombrements de l'hiver 1880-1881 a conseillé de prendre les mesures nécessaires pour que les Compagnies avisassent en cours de route les destinataires de l'arrivée de leurs marchandises. Des difficultés pratiques se sont opposées à la réalisation de ce vœu.

3. **Caractère de la lettre d'avis.** — Les Compagnies ne sont point obligées d'aviser les destinataires de l'arrivée des marchandises adressées en gare. En effet, l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, qui fixe les délais de transport et dont les prescriptions sont reproduites dans les conditions d'application des tarifs, ne mentionne pas la lettre d'avis et n'impose aux concessionnaires d'autre devoir que d'être prêts à effectuer la livraison dans les délais déterminés (Cour de cassation, 2 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Coueste; — 7 août 1878, Cie d'Orléans contre Carreyrou; — 27 août 1878, Cie du Midi contre Bernardy; — 26 mars 1879, Cie du Nord contre Ducardon; — 14 janvier 1880, Cie d'Orléans contre Terris et Cie; — 23 février 1881, Cie de P.-L.-M. contre Brondet, Martin et Cie; — 29 novembre 1881, Cie de P.-L.-M. contre Duclaux; — 21 novembre 1883, Cie de l'Est contre Witry ; — 8 juin 1886, Cie du Nord contre Meyer Deutch) (1).

Un tribunal de commerce a cru trouver un argument en faveur de la thèse contraire dans ce fait, que le cahier des charges prescrit aux Compagnies, non de tenir, mais de *mettre* les marchandises à la disposition des destinataires. Mais ce moyen a été, à juste titre, écarté par la Cour de cassation (7 août 1878, Cie d'Orléans contre Carreyrou).

Les intéressés ne seraient donc pas fondés à prétendre à l'allocation d'indemnités, en cas de retard dans la livraison et même d'avaries résultant de ce retard, faute de lettre d'avis annonçant au destinataire l'arrivée de la marchandise (Cour de cassation, arrêts précités des 2 décembre 1873, 7 août 1878, 27 août 1878, 26 mars 1879, 4 janvier 1880, 23 février 1881 29 novembre 1881, 21 novembre 1883).

La lettre d'avis n'est nécessaire que pour faire courir les délais à l'expiration desquels la Compagnie a le droit de percevoir la taxe de maga-

(1) On a cherché à mettre en opposition avec ces arrêts de la Cour de cassation un autre arrêt du 31 mai 1870 (Cie du Midi contre Robinier), qui a déclaré la lettre d'avis obligatoire. Mais cet arrêt n'a certainement statué qu'au point de vue de la perception de la taxe.

sinage et de stationnement, aux termes des arrêtés portant fixation des frais accessoires (Cour de cassation, 31 mai 1870, Cie du Midi contre Rolinier; — 26 mars 1879, Cie du Nord contre Ducardon).

Le régime de droit que nous venons d'indiquer a soulevé de vives critiques. On a fait observer que les destinataires ne pouvaient être tenus à des démarches incessantes, pour surveiller l'arrivée de la marchandise, et que l'obligation pour les Compagnies d'envoyer des lettres d'avis aurait le double avantage d'éviter au public les retards dans la livraison et d'assurer le désencombrement des gares. Il y a quelque chose de fondé dans cette observation. Cependant nous devons ajouter qu'en fait les inconvénients ne sont pas très graves : l'expéditeur prévient toujours le destinataire de l'envoi de la marchandise ; pour la grande vitesse, le destinataire ne peut guère éprouver d'hésitation sur le jour et l'heure de l'arrivée ; pour la petite vitesse, il s'adresse généralement à un camionneur que sa profession amène fréquemment à la gare et qui peut ainsi se renseigner ; enfin, les Compagnies sont dans l'usage d'adresser des avis, afin de se mettre en règle au point de vue de la perception éventuelle du droit de magasinage, toutes les fois qu'elles n'ont pas la garantie d'un enlèvement à bref délai.

Si les Compagnies ne sont pas tenues d'envoyer des lettres d'avis aux destinataires, les destinataires ne sont point, par réciprocité, en droit d'exiger qu'elles s'abstiennent de les aviser de l'arrivée des marchandises, afin d'éviter les frais de port de l'avis.

En effet, l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 subordonnant la perception de la taxe de magasinage ou de stationnement à l'envoi de l'avertissement, les Compagnies ne peuvent déroger aux prescriptions de cet arrêté et aux conditions d'application des tarifs (Cour de cassation, 31 mai 1870, Cie du Midi contre Rolinier ; — cour de Chambéry, 18 janvier 1868, Cie de Victor-Emmanuel contre Dégat ; — cour de Toulouse, 28 janvier 1870, Cie du Midi contre Coste). Lorsqu'elles croient devoir expédier la lettre d'avis, les frais d'affranchissement doivent leur être remboursés.

Une fois la lettre d'avis envoyée, la Compagnie n'est plus en droit de refuser la livraison de la marchandise sous le prétexte que le délai total n'est pas expiré (Cour de cassation, 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin. Voir page 638).

Nous devons signaler, en passant, que la lettre d'avis reproduit nécessairement l'adresse du destinataire, telle qu'elle a été inscrite sur la déclaration et sur la lettre de voiture. Les Compagnies n'encourent aucune responsabilité, au cas où les indications de ces pièces essentielles du contrat de transport sont entachées d'inexactitude, par la faute de l'expéditeur (Cour de Dijon, 29 juin 1868, Jourdeuil et Christophel contre Cies de

P.-L.-M. et de l'Est; — cour de Lyon, 29 avril 1885, Bugero contre Cie de P.-L.-M. et de la Haute-Italie).

En cas de contestation sur l'origine du délai imparti à la Compagnie, les tribunaux décident, en recourant par exemple aux écritures de la Compagnie (Cour de Bordeaux, 31 mai 1858) et au timbre de la poste (dépêche ministérielle de décembre 1861).

4. **Règles diverses relatives à la perception des droits de magasinage.** — *a.* Caractère obligatoire des taxes fixées par le ministre. — Les taxes arrêtées par le Ministre pour les frais de magasinage ont force obligatoire comme pour les tarifs (Voir page 75). Ce principe a été spécialement et explicitement rappelé par la Cour de cassation dans ses arrêts des 13 mai 1874, Cie de P.-L.-M. contre Combe-Malle; — 29 mai 1877, Cie de l'Ouest contre Gaussern et Cies du Midi et d'Orléans; — 24 mai 1882, Cie d'Orléans contre Bellion.

Il n'est donc permis ni aux parties d'y déroger, ni aux tribunaux de les modifier par voie d'interprétation ou sous prétexte d'équité.

b. Obligation de payer les droits, quel que soit le lieu du dépôt. — Les droits sont dus, quel que soit le lieu de dépôt choisi dans l'intérieur de la gare, sous réserve, bien entendu, de la responsabilité que la Compagnie pourrait encourir, si le magasinage était effectué dans des conditions défectueuses et s'il en résultait des avaries pour la marchandise (Cour de cassation, 17 mai 1876, Mallebay contre Cie d'Orléans; — cour de Rennes, 23 novembre 1875, Cie de l'Ouest contre Radet-Ruotte et Cie de l'Est).

Le droit de magasinage doit être perçu sans modification, alors même que la marchandise aurait été déposée par la Compagnie entre les mains d'un tiers. En effet, si la Compagnie croit devoir se substituer un intermédiaire pour la conservation et la garde de la marchandise, elle n'en reste pas moins responsable vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire; ceux-ci n'ont ni à connaître, ni à invoquer les arrangements particuliers que la Compagnie a pu prendre; ils ne sont pas plus fondés à prétendre à une réduction de la taxe, lorsque les frais acquittés par la Compagnie ont été en réalité inférieurs aux chiffres arrêtés par le Ministre, que la Compagnie ne le serait à leur demander un supplément de taxe, au cas où ses débours seraient supérieurs au montant de la perception légale (Cour de cassation, 11 novembre 1872, Daireaux et Briand contre Abel; — 13 mai 1874, Cie de P.-L.-M. contre Combe-Malle; — 29 mai 1877, Cie de l'Est contre Cuvillier; — 27 mars 1878, Baisset contre Mercier et Cie).

Il n'y aurait d'exception que si la marchandise avait été camionnée dans un entrepôt public, avec l'autorisation de l'Administration ou en vertu d'une ordonnance rendue par application de l'article 106 du Code de commerce.

c. Obligation de payer, quelle que soit la quantité des marchandises a enlever. — Le destinataire ne peut se refuser à acquitter la taxe, sous le prétexte que la Compagnie aurait dû échelonner les livraisons pour faciliter l'enlèvement (Cour de cassation, 17 mai 1876, Mallebay contre Cie d'Orléans).

d. Obligation de payer, malgré le cas de force majeure. — Un cas de force majeure, dont justifierait le destinataire, pourrait-il le soustraire à l'obligation de payer la taxe? La Cour de cassation a déclaré débiteur, jusqu'au jour de l'enlèvement de la marchandise, un destinataire qui, malgré plusieurs avis réitérés, n'avait pas pris livraison en temps utile, avant l'investissement de Paris en 1870, et qui, ensuite, avait dû attendre jusqu'à la fin de cet investissement (20 août 1873, Cie de l'Ouest contre Julienne); dans son arrêt, la Cour, tout en constatant que le tribunal avait eu le tort de se fonder sur un motif tiré de la force majeure, dont il n'était d'ailleurs relevé aucune preuve dans le jugement attaqué, n'a pas indiqué comment elle aurait statué, si la preuve avait été faite. Mais on peut consulter utilement, à cet égard, un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 8 août 1876 (Porte contre Cie de P.-L.-M.), qui, reconnaissant dans l'espèce l'empêchement de force majeure opposé à l'enlèvement de la marchandise par suite de l'investissement de Paris, a néanmoins condamné le destinataire, par application des articles 1929 et 1947 du Code civil : l'article 1929 dispose, en effet, que le dépositaire n'est tenu, en aucun cas, des accidents de force majeure, à moins qu'il n'ait été mis en demeure de restituer la chose déposée ; l'article 1947 porte que l'auteur du dépôt est tenu de rembourser au dépositaire toutes les dépenses faites pour la conservation de la chose.

Il est encore intéressant de rapprocher de ces deux décisions un arrêt de la Cour de cassation du 3 février 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Roger Brucelle) : un destinataire, avisé de l'arrivée de sa marchandise, ne l'avait pas enlevée dans le délai réglementaire; ultérieurement, il avait donné un ordre de réexpédition, auquel le siège de Paris avait mis la Compagnie dans l'impossibilité de se conformer; la Cour a admis la prétention de la Compagnie de percevoir le droit de magasinage, pendant toute la durée du séjour de la marchandise.

e. Obligation de payer, malgré le retard apporté par la compagnie a la vente de la marchandise en souffrance. — Le destinataire ne saurait échapper à la taxe, même pour un délai très prolongé, en reprochant à la Compagnie d'avoir trop tardé à provoquer la vente de la marchandise dans les conditions prévues par l'article 106 du Code de commerce : c'est là, en effet, une simple faculté que la loi a conférée au voiturier et qui ne peut être arbitrairement transformée en une obligation (Cour de cassation, 29 mai 1877, Cie de l'Est contre Cuvillier). Toutefois, par un arrêt du 5 mai 1875 (Cie d'Orléans contre Vanderauwera et Fondard), la cour de Paris a limité à six mois le délai d'application des droits de magasinage, en se basant sur le décret du 13 août 1810, aux termes duquel les objets et colis transportés, qui n'ont pas été réclamés dans un délai de six mois, doivent être vendus au profit de l'État. Cette décision a été critiquée, notamment au point de vue de l'applicabilité du décret de 1810 à des objets dont le propriétaire était connu (1). La cour de Paris s'est d'ailleurs écartée de la jurisprudence constante de la Cour de cassation, en attribuant à la taxe le caractère mixte d'une rémunération et d'une pénalité ayant pour but d'empêcher l'encombrement des gares. Le tribunal de commerce de la Seine a statué dans le même sens que la cour de Paris, le 2 août 1881 (Midi contre Cie d'Orléans et Battault).

f. Obligation de payer, malgré le grief tiré de ce que la compagnie n'aurait pas cherché a aplanir un différend entre l'expéditeur et le destinataire. — La Compagnie ne serait pas davantage en état de faute, pour ne point être intervenue dans le but d'aplanir des difficultés entre l'expéditeur et le destinataire au sujet du paiement des frais de transport : elle n'a ni le devoir, ni même le droit de s'interposer pour la solution d'un litige qui lui est étranger (Cour de cassation, 14 juin 1876, Cie de l'Est contre Thiemé Langlet et Tondu Moissenet).

g. Obligation de payer, malgré le grief tiré de ce que la compagnie ne se serait pas substitué un tiers ou n'aurait pas usé de la faculté de camionner d'office. — C'est également en vain que le destinataire reprocherait à la Compagnie de ne pas s'être substitué un tiers, qui se serait contenté d'une rémunération moindre : d'une part, rien ne peut obliger une Compagnie à se dessaisir ainsi de la marchandise, pour la confier à un consignataire dont elle demeurerait responsable ; d'autre part, comme nous l'avons vu précédemment, alors même qu'elle prendrait ce parti, il n'appar-

(1) C'est un point sur lequel nous reviendrons, en traitant de la vente en cas de refus de la marchandise.

tiendrait ni à elle, ni aux tribunaux, de modifier la taxe régulièrement fixée par le Ministre des travaux publics (Cour de cassation, 13 mai 1874, Cie de P.-L.-M. contre Combe-Malle; — 29 mai 1877, Cie de l'Ouest contre Gaussern et Balayet et Cies du Midi et d'Orléans). On ne saurait même imputer à faute à la Compagnie de ne point avoir usé du bénéfice d'un arrêté ministériel l'autorisant à camionner d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public : cette mesure est en effet purement facultative et nullement obligatoire pour la Compagnie (Cour de Bordeaux, 7 juillet 1868, Cie d'Orléans contre Nivelle et Texier).

h. Excuse tirée de la grande quantité des marchandises a retirer ou d'un accord avec la compagnie pour l'échelonnement des livraisons. — Le destinataire peut-il se retrancher derrière la grande quantité des marchandises à enlever et soutenir que la règle générale doit souffrir en pareil cas une exception ? La question s'est posée deux fois devant la Cour de cassation. Par un premier arrêt du 21 février 1866 (Cie de P.-L.M. contre Chièvre et fils), la Cour l'a admis, mais en constatant que l'expéditeur avait stipulé des échéances d'arrivée : cette décision tendrait à justifier le principe des traités particuliers, puisqu'elle reconnaîtrait à la Compagnie la faculté d'accorder à certains expéditeurs des avantages extra-réglementaires qu'elle demeurerait libre de refuser aux autres. Dans une seconde espèce (17 mai 1876, Mallebay contre Cie d'Orléans), le demandeur invoquait également une stipulation de cette nature, mais sans en fournir la preuve. Sa condamnation a été maintenue par la Cour de cassation.

En l'état, la taxe est certainement exigible, sous la réserve expressément inscrite dans l'arrêté ministériel du 27 mai 1878 pour le droit de stationnement des wagons.

i. Non-exigibilité des droits pour les marchandises en cours de route. — Les arrêtés ministériels intervenus en exécution de l'article 51 du cahier des charges, pour la fixation des droits de stationnement et de magasinage, ne visent que les deux cas de séjour prolongé dans les gares de départ avant le chargement ou l'expédition et dans les gares de destination après l'arrivée des marchandises.

Le séjour des marchandises en cours de route eût-il pour cause un cas de force majeure non imputable au voiturier, par exemple l'interruption de la circulation par les événements de guerre, ne peut autoriser la Compagnie à étendre la portée de ces arrêtés et à réclamer leur application à des stations intermédiaires. La Compagnie ne serait pas davantage fondée à se prévaloir des dispositions du Code civil relatives au dépôt nécessaire,

pour exiger une rémunération supplémentaire, alors qu'elle n'a eu à prendre aucune mesure spéciale pour empêcher la marchandise de périr et qu'elle s'est bornée à la conserver plus longtemps en cours de transport. La force majeure, qui la protégerait contre une action en dommages-intérêts pour retard, ne peut avoir pour effet de lui créer des droits contre l'expéditeur ou le destinataire. Il en est ainsi, quand même la Compagnie aurait exigé de l'expéditeur, avant de se charger du transport, une dispense de garantie de délais (Cour de cassation, 7 juillet 1873, Cie de P.-L.-M. contre Astier et autres; — 7 juillet 1873, Cie de P.-L.-M. contre Cie des forges de Châtillon et Commentry; — 14 janvier 1874, Cie de P.-L.-M. contre Bollé-Letellier; — 3 juillet 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie générale des asphaltes) (1).

Mais il pourrait en être autrement, si la Compagnie avait dû prendre des mesures exceptionnelles pour empêcher la marchandise de périr. C'est ainsi que la cour de Montpellier a admis l'exigibilité des droits de magasinage dans diverses espèces à la suite de la guerre : 30 juin 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Bayron et Cie), marchandises expédiées de Cette à Belfort, ramenées à Cette devant l'invasion allemande et laissées dans cette gare par l'expéditeur); — 30 juin 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Molinier), circonstances semblables pour des expéditions vers Thionville et Metz; — 7 août 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Croche et Cazanove), marchandises expédiées de Béziers vers Haguenau, ramenées de Belfort à Lyon devant l'invasion et laissées dans cette dernière gare par l'expéditeur. Toutefois, il convient d'observer que, dans ces diverses espèces, l'expéditeur avait été dûment avisé des incidents et s'était abstenu de donner des ordres à la Compagnie (Voir, dans le même sens, un arrêt de la cour de Lyon du 11 janvier 1872, Pitrat et Glas contre Cie de P.-L.M.) (2).

j. Non-exigibilité des droits pour le séjour nécessité par les opérations de la douane. — En principe et sauf dispositions contraires dûment approuvées par l'autorité compétente, les droits de magasinage ne sont applicables qu'aux marchandises que les Compagnies conservent dans leurs magasins, en leur qualité d'entrepreneurs de transport, et dont la garde et la surveillance sont la continuation et l'accessoire du contrat

(1) Quelques arrêts en sens contraire ont été rendus, notamment par la cour de Montpellier. Mais ils auraient été certainement annulés, s'ils avaient été soumis à la censure de la Cour de cassation.

(2) Les événements de 1870-1871 ont provoqué de nombreuses contestations. Par une dépêche du 25 novembre 1870 au président de la Chambre de commerce de Montpellier, le Ministre des travaux publics a pris acte de la promesse des Compagnies d'être conciliantes pour le règlement des droits de magasinage.

formé entre elles et l'expéditeur. Ils ne sont pas applicables aux marchandises qu'elles détiennent à un autre titre, notamment à celles qui, après leur réception par le destinataire, restent dans les magasins affectés au service des douanes pour l'accomplissement des formalités douanières et pendant le délai imparti pour remplir ces formalités. Dans ce cas, en effet, alors même que ces magasins seraient la propriété de la Compagnie, ils ne sont, au regard des importateurs, que les magasins de la douane où les marchandises peuvent être laissées en dépôt pendant un délai déterminé par la loi du 4 germinal an II et, suivant les cas, soit à titre gratuit, soit moyennant une taxe n'excédant pas la limite de 1 °/₀ de la valeur de la marchandise fixée par la même loi (Cour de cassation, 5 décembre 1876, Cie du Nord contre Vanderscrieck et Cie; — 15 mai 1877, Cie du Nord contre Prévost-Blondel).

Malgré l'autorité des arrêts de la Cour de cassation que nous venons de relater, le Ministre des travaux publics a autorisé les Compagnies à percevoir les droits ordinaires de magasinage ou de stationnement sur les marchandises séjournant au départ ou à l'arrivée dans les magasins affectés au service des douanes, au delà des délais que déterminent les tarifs concernant les formalités en douane.

C'est ainsi que, pour le réseau du Nord, la taxe est exigible : 1° lorsque le destinataire ou son fondé de pouvoirs n'ont pas fait ou fait faire par la Compagnie, dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis d'arrivée, une déclaration admise comme régulière par la douane; 2° lorsque l'enlèvement n'a pas eu lieu dans la journée qui suit la mainlevée de la douane.

Elle est également exigible sur le réseau de l'Est, quand l'enlèvement ou le déchargement n'ont pas lieu dans la journée du lendemain de la mise à la poste de l'avis d'arrivée.

Une disposition semblable est en vigueur sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

k. Non-exigibilité ou réductibilité de la taxe en cas de faute de la compagnie. — Si la Compagnie était en faute, les tribunaux seraient fondés, soit à lui refuser complètement le bénéfice des droits de magasinage, soit à réduire le délai d'application (Cour de cassation, 18 février 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Canet; — cour de Montpellier, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre Molinier).

Toutefois, ils devraient opérer les réductions, non sur le taux des droits, mais sur le délai pour lequel ces droits peuvent être perçus.

l. Non-exigibilité a défaut d'avis a l'expéditeur, au cas ou le destinataire serait absent ou inconnu ou refuserait de prendre livraison. — L'arrêté ministériel du 30 novembre 1876 est formel. Il n'autorise la perception, dans le cas où le destinataire serait absent ou inconnu ou refuserait de prendre livraison, que si la Compagnie a immédiatement avisé de ces circonstances l'expéditeur ou son cédant.

m. Cas de saisie-arrêt de la marchandise. — Lorsque la marchandise est saisie dans la gare d'expédition ou dans la gare destinataire, il nous paraît hors de doute que les frais de magasinage doivent être réglés d'après le tarif fixé par le Ministre : ce tarif est applicable, quel que soit la cause du séjour de la marchandise. C'est à tort que la cour de Grenoble en a jugé autrement, le 11 juillet 1864.

Quand la marchandise est saisie entre les mains d'un tiers auquel la Compagnie en a confié la garde, il peut en être autrement. A la suite d'une saisie-arrêt opérée par l'Admininistration des contributions indirectes sur des fûts déposés dans les magasins d'un entrepositaire, la cour de Lyon a décidé qu'à partir de la saisie l'entrepositaire était devenu séquestre et que les frais de gardiennat devaient faire dès lors l'objet d'un règlement distinct, par application de l'article 27 du décret du 1er germinal an XIII (1er août 1879, Fauric contre Mercier).

Nous verrons plus loin que les Compagnies n'ont pas à se faire juges du mérite des saisies-arrêts ou oppositions faites entre leurs mains. Cependant, si l'opposition était manifestement sans valeur, si elle était par exemple pratiquée contre le destinataire, sur des marchandises livrables moyennant remboursement et continuant par suite à appartenir à l'expéditeur jusqu'à la livraison, la Compagnie ne devrait pas en tenir compte. Au cas où elle croirait devoir y obtempérer, elle ne pourrait prétendre au paiement des droits de magasinage par l'expéditeur; mais elle aurait un recours contre l'auteur de la saisie-arrêt (Cour de cassation, 13 avril 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Clément, Gendraud et Faure).

n. Droits de magasinage pour les objets remis au domaine. — Aux termes du décret du 13 août 1810, les objets confiés aux entrepreneurs de transport doivent, lorsqu'ils n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois à compter du jour de l'arrivée au lieu de destination, être vendus par voie d'enchère publique, à la diligence de l'Administration du domaine et après l'accomplissement de certaines formalités. A la suite de controverses prolongées entre les Compagnies et l'Administration, un arrêté du

Ministre des travaux publics, en date du 20 avril 1863, a fixé en pareil cas les droits de magasinage à 36 francs par tonne et pour six mois, la perception ayant lieu par fraction indivisible de 10 kg.; la taxe ne peut, en aucun cas, dépasser le produit de la vente, déduction faite des frais privilégiés.

o. Obligation pour l'expéditeur de payer la taxe au cas de refus par le destinataire. — Le magasinage étant la suite et l'accessoire du contrat de transport, l'expéditeur qui a stipulé pour le compte du destinataire est tenu d'acquitter la taxe, si ce dernier se refuse à la payer (Cour de Lyon, 15 février 1882, Cie de P.-L.-M. contre Paret et Paviot; — tribunal de commerce de la Seine, 12 octobre 1860, Cie d'Orléans contre Despujols).

p. Compétence en cas de litige entre la compagnie et l'expéditeur ou le destinataire. — En règle générale, l'autorité judiciaire est seule compétente pour prononcer sur les litiges qui naissent entre les Compagnies et les expéditeurs ou destinataires, au sujet de l'application des tarifs.

Cette règle trouve son application dans le cas particulier des droits de magasinage.

Nous ne le rappellerions pas, si nous n'avions à citer un décret au contentieux du 26 février 1857, renvoyant à l'autorité judiciaire la connaissance d'un litige entre l'Administration des finances et les Compagnies, concernant les droits à percevoir sur les marchandises abandonnées et remises au domaine pour être vendues, conformément au décret du 13 août 1810.

Il convient encore de se reporter à l'arrêt déjà cité de la cour de Lyon, en date du 1er août 1879 (Fauric contre Mercier) : statuant sur les suites d'une saisie-arrêt pratiquée par l'Administration des contributions indirectes dans les magasins d'un tiers, la Cour a reconnu la compétence des tribunaux de commerce pour régler le montant de la taxe jusqu'au jour de la saisie, mais a déclaré qu'à partir de cette date le règlement devait être déféré aux tribunaux ordinaires.

5. **Responsabilité de la Compagnie pendant la durée du magasinage.** — La Compagnie gardant la marchandise en dépôt, en la frappant d'un droit de magasinage, est soumise à toutes les obligations du dépositaire salarié. Elle ne fait d'ailleurs que remplir l'une des obligations accessoires que lui impose le contrat de transport. Elle est donc responsable des avaries, sauf clause de non-garantie, vice propre ou cas de force majeure. Ce principe a été rappelé par la Cour de cassation, le 4 août

1884 (Cie de P.-L-M. contre Cerf et Siégel), pour des marchandises que la Compagnie avait imprudemment déposées sur un terrain où elles avaient été atteintes par les eaux à la suite d'un violent orage. La cour de Bordeaux l'a également appliqué très rigoureusement, le 12 février 1868 (Cie du Midi contre Bertrin, Dupuy et Cie), à l'occasion d'avaries de mouille dont avaient souffert des marchandises amenées à Bordeaux par le chemin de fer et déposées à titre gratuit sur un terrain de la Compagnie, en attendant leur embarquement à bord d'un navire : le tarif qui autorisait les dépôts de cette nature contenait une clause de non-garantie ; mais il n'était pas établi que la marchandise eût été livrée au destinataire et, par suite, que le dommage ne se fût pas produit en cours de transport ; d'ailleurs, la Compagnie n'avait pas apporté à la garde des choses qui lui étaient confiées les soins exigés par l'article 1927 du Code civil.

6. **Camionnage d'office.** — L'article 52 du cahier des charges, tout en obligeant les Compagnies à faire le factage et le camionnage pour la remise de la marchandise au domicile des destinataires, a réservé expressément à ces derniers la faculté d'effectuer eux-mêmes ce transport.

Depuis longtemps, l'Administration s'est préoccupée des inconvénients que pouvait présenter, au point de vue de l'encombrement des gares, cette faculté laissée aux destinataires.

Dès 1863, la Commission d'enquête, instituée sous la présidence de M. Michel Chevalier, avait conclu « à autoriser les Compagnies, dans toutes « les localités où le factage et le camionnage étaient obligatoires pour elles « et après le délai de 48 heures, à camionner d'office à domicile toutes les « marchandises portant l'adresse d'un destinataire, sous la réserve expresse « de livrer en gare et de déposer dans un magasin public celles qui « auraient été refusées ». Elle voulait ainsi remédier à la tendance du commerce de considérer les gares comme des magasins publics et d'y laisser indéfiniment les marchandises, jusqu'à ce qu'il en eût disposé. Le Ministre ne crut pas pouvoir donner une suite au moins immédiate à cette proposition : il ne se considérait pas comme ayant les pouvoirs nécessaires et jugeait que la mesure, entraînant une modification du cahier des charges, devait être prise, le cas échéant, par l'autorité compétente pour approuver les actes de concession (Voir la circulaire ministérielle du 1er février 1864).

Néanmoins, des décisions ministérielles spéciales intervinrent les 16 janvier 1866, 9 décembre 1867, 29 juillet 1870, 23 juillet, 26 juillet, 16 août et 4 septembre 1871, pour autoriser les Compagnies à camionner d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public,

les marchandises qui ne seraient pas enlevées des gares dans un délai de cinq jours ou de deux jours, suivant les cas. Un arrêté ministériel du 19 juillet 1871 les autorisa, d'autre part, à n'accepter pour Paris les marchandises de petite vitesse, livrables en gare, qu'à charge par l'expéditeur de désigner un domicile où les Compagnies auraient la faculté de camionner d'office celles qui ne seraient pas retirées dans les cinq jours.

Les encombrements qui suivirent la guerre de 1870-71 déterminèrent le Ministre à prendre des dipositions d'ensemble. Par arrêté du 10 octobre 1871 rapportant les décisions et arrêtés antérieurs, il autorisa les Compagnies, à titre provisoire, « à faire camionner d'office, soit au domicile du « destinataire, soit dans un magasin public, toutes les marchandises qui, « adressées en gare à un point quelconque de leurs réseaux, ne seraient « pas enlevées dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis « écrite par la Compagnie au destinataire, les frais de ce camionnage « étant calculés d'après les tarifs homologués. » Cet arrêté s'appliquait indistinctement aux marchandises mises à quai ou laissées sur les wagons pour être déchargées par les destinataires. Un second arrêté du 12 janvier 1872 modifia celui du 10 octobre 1871, pour autoriser le camionnage d'office des marchandises qui ne seraient pas retirées dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis.

Peu de jours auparavant, M. de Clercq, au nom d'une Commission de l'Assemblée nationale, avait conclu à l'obligation pour les Compagnies du camionnage d'office.

Les Compagnies ont fait usage de la faculté qui leur était conférée. Il n'en est résulté que peu de contestations entre elles et le public, et nous n'avons guère à signaler qu'un arrêt de la cour de Rouen du 28 novembre 1872 (Cie de l'Ouest contre Varin et Cie des entrepôts et magasins généraux de Paris) : d'après cet arrêt et eu égard au libellé des arrêtés ministériels, les Compagnies étaient libres de choisir entre le camionnage à domicile et le camionnage dans un magasin public ; la circonstance que la marchandise était livrable contre remboursement ne modifiait pas leur droit, puisque l'entrepôt dépositaire assumait la charge du recouvrement.

L'arrêté du 12 janvier 1872 a cessé d'être en vigueur, depuis que les événements qui l'avaient motivé ont eux-mêmes pris fin. Cependant il n'a point été officiellement rapporté. Les dispositions en ont été maintenues dans les conditions d'application des tarifs de plusieurs réseaux, notamment de ceux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, qui ont été remaniés en 1884 et 1885.

A la suite des encombrements de l'hiver de 1880-1881, la Commission appelée à rechercher les moyens propres à prévenir le retour de ces inci-

dents a indiqué comme la mesure la plus utile et la plus efficace celle qui consisterait à armer les Compagnies du droit permanent de camionnage d'office, aux frais, risques et périls de qui de droit, vingt-quatre heures après l'arrivée des marchandises.

Une instruction fut ouverte aussitôt après sur la question de fond et sur la question de forme que soulevait la réalisation de cette mesure.

Au point de vue du fond, le Comité consultatif des chemins de fer conclut à l'approbation d'un projet de décret proposé par l'Administration et tendant à autoriser le camionnage d'office, soit au domicile du destinataire, soit dans un magasin public, 24 heures après l'expiration du délai à partir duquel les Compagnies pouvaient percevoir les droits de magasinage ou de stationnement. Les frais de ce camionnage devaient être fixés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition des Compagnies.

Au point de vue de la forme, la Section des travaux publics du Conseil d'État émit l'avis :

1° que, pour prescrire ou autoriser le camionnage d'office, sans tarif homologué par avance, comme l'avait indiqué la Commission d'enquête, il faudrait nécessairement une loi, puisqu'aux termes de l'article 52 du cahier des charges les taxes à percevoir pour le camionnage doivent être fixées par l'Administration et appliqués à tout le monde sans distinction et que, depuis la loi du 27 juillet 1870, le législateur est seul compétent pour modifier les actes de concession des grandes Compagnies ;

2° mais qu'en respectant l'article 52 du cahier des charges, la mesure rentrerait dans la catégorie de celles que la loi du 11 juin 1842, celle du 15 juillet 1845 et le cahier des charges lui-même autorisent à prendre par décret en la forme des règlements d'administration publique, dans l'intérêt de la sûreté, de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Il est certain, en effet, que le désencombrement des gares et la mobilisation du matériel roulant intéressent au plus haut point la sûreté et la régularité de l'exploitation. Si, d'après l'article 52 du cahier des charges, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises, cette faculté ne peut leur être indéfiniment ouverte; on ne peut supposer qu'en arrêtant les actes de concession les parties contractantes aient entendu permettre de laisser séjourner sans limites les marchandises dans les wagons ou dans les magasins des Compagnies et de transformer ainsi les gares en entrepôts. Le camionnage d'office ne saurait donc être considéré en lui-même comme constituant une dérogation au cahier des charges et comme ne pouvant être autorisé sans l'intervention du législateur. Un décret, en la

forme des règlements d'administration publique suffit; mais il est nécessaire. Le Ministre n'a pas des pouvoirs suffisants pour statuer lui-même (1).

Le Comité consultatif avait d'ailleurs conseillé au Ministre les dispositions suivantes à prendre en exécution du décret :

1° en temps normal, taxer le camionnage d'office comme le camionnage ordinaire;

2° en temps de crise, délivrer des autorisations spéciales, renouvelables de semaine en semaine, pour majorer la taxe de 25 à 100 %;

3° dans toutes les villes pourvues de magasins publics, interdire aux Compagnies de percevoir les droits de magasinage ou de stationnement pour les marchandises expédiées aux conditions des tarifs spéciaux ou par wagon complet, après un délai de trois jours au delà des délais réglementaires, et rendre obligatoire pour elles, deux jours après, le camionnage dans le magasin public le plus rapproché.

Des pourparlers furent engagés sur ces bases entre l'Administration et les Compagnies. Celles-ci formulèrent d'assez nombreuses objections, non sur le projet de décret, mais sur les mesures d'exécution indiquées par le Comité; elles ne voulaient point, notamment, admettre que le camionnage d'office ne fût pas taxé à un chiffre supérieur à celui du camionnage ordinaire.

Finalement, l'affaire n'a pas abouti, malgré une nouvelle délibération par laquelle le Comité a maintenu son avis antérieur. Nous le regrettons, pour notre part. A diverses reprises, les Compagnies ont signalé la proportion considérable des wagons stérilisés par le stationnement (1/10 environ) et la gêne qui résultait pour elle des retards dans le retrait des marchandises adressées en gare (2). Les inconvénients de cette situation sont d'autant plus fâcheux qu'ils s'aggravent précisément aux jours de crise : lorsque l'abondance des transports rend insuffisants les moyens de camionnage, les gares s'encombrent et le matériel roulant s'immobilise outre mesure, à l'heure où il faudrait au contraire évacuer plus rapidement les gares et accroître les disponibilités du matériel. Ces faits, qui se reproduisent de temps à autre, obligent les Compagnies à étendre leurs installations, à acquérir un plus grand nombre de wagons et à engager ainsi des capitaux considérables; comme elles ne peuvent néanmoins se régler

(1) Ce principe ne serait cependant pas applicable aux matières dangereuses, pour lesquelles le Ministre peut user de la délégation qu'il a reçue de l'article 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

(2) Voir notamment : 1° les procès-verbaux de l'enquête ouverte en 1878 par la Commission centrale des chemins de fer sur la réforme des tarifs; 2° les travaux du Conseil supérieur des voies de communication.

sur des circonstances exceptionnelles, elles n'arrivent pas à faire face aux exigences du service, malgré tous leurs sacrifices. Leur intérêt est donc de se prêter, non seulement au camionnagee d'office facultatif pour elles, mais encore au camionnage obligatoire dans des limites à déterminer.

L'intérêt bien entendu du public est le même. On peut, en effet, diviser les destinataires en trois catégories :

1° les grands négociants qui possèdent des moyens d'action suffisants et qui enlèvent rapidement leurs marchandises ;

2° les destinataires non négociants ou les petits commerçants, qui s'adressent habituellement aux Compagnies ou à des entreprises parfaitement outillées pour le transport de leurs marchandises à domicile (ils représentent la masse du public et fournissent plus de la moitié des arrivages à Paris) ;

3° les spéculateurs, qui attendent la vente de leurs marchandises, pour en opérer le retrait, et les destinataires négligents qui s'adressent, pour le camionnage, à des intermédiaires mal outillés.

Le camionnage d'office et même le camionnage obligatoire ne frapperaient que les destinataires de la troisième catégorie ; ils ne méritent pas qu'on leur sacrifie ceux des autres catégories, en perpétuant les crises de transports.

Nous devons rappeler, en terminant, que le camionnage d'office à l'entrepôt s'impose et est stipulé dans les tarifs pour formalités en douane, lorsque les marchandises expédiées sous le régime de douane sont laissées sans déclaration au delà du délai fixé par les règlements fiscaux.

7. Dispositions prises à l'étranger pour l'enlèvement des marchandises à leur arrivée. — Le camionnage d'office ou le camionnage obligatoire existent dans plusieurs pays étrangers.

On sait qu'en *Angleterre* la tarification, généralement en vigueur, subdivise les marchandises en sept classes, savoir : 1° classe des minéraux (minerais, combustibles minéraux, pierres brutes, sable, gravier, briques, ardoises, chaux, plâtre, fonte, fer brut, sel, engrais, etc., transportés par quantité de 4 tonnes au moins ou payant pour ce poids) ; 2° classe spéciale (céréales, grains de toutes sortes, farines, légumes, fer ouvré, fonte ouvrée, acier façonné, bois de construction, etc., expédiés par quantité de 2 tonnes au moins) ; 3° cinq classes entre lesquels se répartissent les autres marchandises.

Pour ces cinq dernières classes, le camionnage, à l'arrivée et même au départ, doit être fait par la Compagnie partout où elle a un service organisé. Les taxes comprennent les frais relatifs à ce transport ; il n'est rien

déduit, si l'expéditeur amène lui-même sa marchandise à la gare. Quiconque a visité les chemins de fer anglais a pu se rendre compte des avantages résultant de cette obligation du camionnage, au point de vue de la rapidité des transports et du désencombrement des gares. Le tarif est très élevé; mais le public trouve une large compensation dans la régularité et la promptitude des échanges.

En *Belgique*, la remise à domicile est taxée d'office pour les quatre classes de marchandises en petite vitesse, à moins d'indications contraires sur la lettre de voiture. Lorsque l'Administration n'a pas à effectuer la remise à domicile, le destinataire est avisé de l'arrivage; il doit effectuer le retrait dans les huit heures de la réception de l'avis, sauf déduction des dimanches, des jours de fête et des heures de nuit. Faute par lui de satisfaire à cette obligation, il doit acquitter une taxe de 25 centimes par heure et par wagon, pour les marchandises non déchargées, et une taxe de 2 centimes par jour et par 100 kilogrammes (avec minimum de 10 centimes), pour les marchandises déchargées, mais non enlevées. En outre, l'Administration se réserve de faire décharger ou camionner d'office les marchandises aux frais, risques et périls de qui de droit.

En *Italie*, l'expéditeur est libre d'adresser les marchandises en gare. Mais, s'il ne spécifie pas sa demande à cet égard, l'expédition est considérée d'office comme faite à domicile. Les marchandises que la Compagnie n'a pas à transporter à domicile ou en douane doivent être retirées dans les 24 heures de la réception de la lettre d'avis ou, si cette lettre est adressée par la poste, dans les 36 heures de son envoi, non compris les jours fériés. A l'expiration de ce délai, il est perçu des droits de magasinage fixés par 24 heures à 10 centimes par quintal, pour les marchandises en grande vitesse et les cinq premières classes des marchandises en petite vitesse, et à 5 centimes, pour les trois autres classes. Si les marchandises doivent, d'après le tarif, être déchargées par les soins et aux frais du destinataire, le droit de stationnement ne peut être inférieur à 6 centimes par wagon et par jour. L'Administration peut, en outre, faire procéder au déchargement; toutefois, quand le déchargement est entrepris par le destinataire et ne peut être terminé en temps utile, la taxe n'est pas exigée, pourvu que l'opération soit continuée sans interruption et avec des moyens suffisants. En cas d'encombrement, l'Administration a la faculté de réduire le délai de retrait d'un tiers et d'augmenter la taxe dans la même proportion, moyennant avis publié trois jours à l'avance.

En *Allemagne*, dans les localités où un service de camionnage est organisé par l'Administration, les destinataires qui désirent faire enlever leurs marchandises en gare doivent prévenir en temps utile la gare d'arrivée; la faculté qui leur est laissée, d'assurer eux-mêmes le camionnage, peut être supprimée ou restreinte dans l'intérêt général du trafic et avec l'assentiment de l'autorité de surveillance. Pour les marchandises livrables en gare, le retrait doit avoir lieu dans les 24 heures de l'envoi de la lettre d'avis par la poste ou de la réception de cette lettre, si elle est envoyée par exprès; ce délai court même de l'arrivée de la marchandise, si l'expédition a été faite « bureau restant » où si le destinataire a renoncé à la réception d'un avis écrit.

Les règlements particuliers de chaque Administration fixent les délais de déchargement, quand cette opération doit être faite par le destinataire. En Alsace-Lorraine, par exemple, le destinataire dispose d'un délai de 8 heures ou de 10 heures à compter de l'avis d'arrivée, suivant qu'il est domicilié à moins ou à plus de 5 kilomètres de la gare. En cas d'encombrement, ces délais peuvent être réduits à 6 ou 8 heures. A l'expiration des délais précités, l'Administration a le droit de faire décharger aux frais des retardataires, sans aucune garantie pour perte, avarie, mouille, etc., et de percevoir en outre un droit de stationnement pour le wagon et un droit de magasinage pour la marchandise.

Les dimanches et jours de fête ne sont pas compris dans les délais.

La taxe de magasinage est fixée comme il suit, en Alsace-Lorraine :

a. — Si la marchandise est déposée dans les magasins du chemin de fer : 0 fr. 10 par 100 kg., pour le 1er jour, et 0 fr. 05, pour chacun des jours suivants.

b. — Si la marchandise est déposée en plein air : 0 fr. 0375 par 100 kg., pour le premier jour, et 0 fr. 01875, pour chacun des jours suivants.

Le droit de stationnement des wagons est de 5 fr. par jour.

En *Autriche-Hongrie*, les règles sont tout à fait semblables à celles que nous venons d'indiquer pour l'Allemagne.

Aux termes du règlement général arrêté le 31 janvier 1876 par le Roi de *Hollande*, les marchanchises livrables en gare doivent être enlevées dans un délai que fixent les tarifs, mais qui ne peut être inférieur à 24 heures à compter de la réception de l'avis d'arrivée ou de l'arrivée effective, pour les marchandises à l'égard desquelles le destinataire a dispensé la Compagnie de l'envoi d'un avis.

Passé ce délai, il est perçu des droits de magasinage ou de chômage du matériel.

La faculté laissée au destinataire, d'enlever lui-même la marchandise, peut être limitée ou supprimée par la Compagnie, avec le consentement du Ministre.

Le règlement *Suisse* du 9 juin 1876 contient les dispositions que voici. En règle générale, le destinataire est avisé de l'arrivée en gare de la marchandise. Cet avis doit être envoyé dans les 24 heures pour les expéditions en petite vitesse, alors même que le délai total accordé à la Compagnie ne serait pas expiré. Pour les expéditions en grande vitesse, il doit être envoyé dans les 4 heures; toutefois, si l'envoi a lieu après 5 heures du soir, le terme est prolongé jusqu'à 9 heures du lendemain matin. A moins de dispositions contraires de la lettre de voiture ou d'instructions postérieures de l'expéditeur, le destinataire désigné peut réclamer la livraison aussitôt après l'arrivée de la marchandise, sans attendre l'avis de la Compagnie. L'enlèvement doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent l'envoi de la lettre d'avis; si l'expédition a été faite gare restante ou si le destinataire a dispensé la Compagnie de l'envoi d'une lettre d'avis, l'enlèvement doit être effectué dans les 24 heures de l'arrivée. Les dimanches et jours de fête n'entrent pas dans le compte des délais.

Lorsqu'une partie des marchandises détaillées dans une lettre de voiture subit un retard, le destinataire ne peut se refuser à prendre livraison de la partie arrivée à destination, si elle est susceptible d'être utilisée isolément.

Dans les stations pourvues d'un service de camionnage, la marchandise peut être camionnée par la Compagnie au domicile du destinataire, sauf ordre contraire de ce dernier.

§ 5. — OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE
POUR LE TRANSPORT A DOMICILE

1. Caractère obligatoire du factage et du camionnage. — Aux termes de l'article 52 du cahier des charges, les Compagnies sont tenues de faire, soit par elles-mêmes, soit par un intermédiaire dont elles répondent, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui leur sont confiées. Toutefois le factage et le camionnage ne sont point obligatoires, en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5 000 habitants, soit un centre de population de 5 000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Nous n'avons pas à revenir ici sur les indications détaillées des pages 702 et suivantes, concernant les droits du destinataire, même pour les marchandises adressées en gare par l'expéditeur. Nous nous bornerons à signaler spécialement les quelques questions que soulève l'exercice de ces droits.

2. Opérations comprises dans le factage ou le camionnage. — La taxe de factage ou de camionnage comprend le chargement sur le camion, le transport, le déchargement et même les manutentions que pourrait exiger, par exemple, le service de l'octroi au cours du transport entre la gare et le domicile (Tribunal de commerce de Reims, 18 juin 1872, Cie de l'Est contre Aubert).

Elle tient compte, en outre, des soins que la Compagnie ou son camionneur peuvent avoir à prendre, afin de se mettre en règle vis-à-vis de l'autorité compétente, pour le déplacement de certaines marchandises.

Les préposés de la Compagnie sont-ils en outre tenus d'introduire la marchandise dans le domicile du destinataire, de l'y élever de plusieurs étages, de l'y arrimer ? C'est là une question de mesure. La tâche de la Compagnie n'est certainement accomplie que lorsque la marchandise est dans le domicile du destinataire ; les agents qui en sont chargés doivent y apporter les soins nécessaires ; mais d'autre part, une fois la marchandise rendue au domicile, le destinataire ne saurait exiger une main-d'œuvre supplémentaire ne rentrant pas dans le cadre de l'opération du transport et de la livraison.

Par un jugement du 25 août 1881 (Lehmann contre Cie du Nord), le tribunal de commerce de la Seine a reconnu qu'une Compagnie était fondée à décharger des marchandises devant la porte d'un magasin, quand la cour

où elles devaient être introduites présentait des difficultés spéciales d'accès et se trouvait encombrée.

En Belgique, les conditions d'application des tarifs stipulent expressément : 1° que le chargement ou le déchargement des colis au domicile de l'expéditeur ou des destinataires ont lieu gratuitement dans les cours, vestibules, enclos, etc., de plain-pied ou devant les portes des magasins; 2° qu'à la demande des destinataires, le service du camionnage est tenu de mettre en cave les boissons et comestibles destinés à leur consommation, mais moyennant un supplément déterminé de rétribution.

3. **Heures de remise à domicile.** — Comme nous l'avons fait remarquer en traitant des délais de transport, les arrêtés déterminant les heures d'ouverture des gares ne s'appliquent pas à la remise à domicile; les Compagnies ont la faculté de présenter la marchandise en dehors de ces heures (Cour de cassation, 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabanne).

L'autorité judiciaire a également reconnu : 1° que le destinataire n'était pas fondé à refuser la marchandise un dimanche, lorsqu'il se trouvait à son domicile ; 2° qu'il ne pouvait exciper de la fermeture de son magasin, dans un cas où les préposés de la Compagnie s'étaient présentés à 6 heures du soir (Tribunal de commerce de la Seine, 19 mai 1857 et 22 avril 1858).

Dans chaque espèce, les tribunaux ont à apprécier, d'après les circonstances, si la Compagnie était en droit d'exiger la réception de la marchandise.

4. **Avance des droits d'octroi et de régie par la Compagnie.** — La Compagnie ou son camionneur doivent, le cas échéant, acquitter les droits d'octroi pour l'introduction des marchandises qui y sont soumises ; le paiement de ces droits est, en effet, l'une des conditions mêmes du transport de la gare au domicile du destinataire.

Lorsque le montant des droits n'a pas été payé d'avance par l'expéditeur, la Compagnie doit être remboursée de ses avances par le destinataire : c'est, de beaucoup, le cas le plus général.

En cas de refus par le destinataire, la Compagnie a recours contre l'expéditeur avec lequel elle a traité, si l'expédition a été faite à domicile (Cour de cassation, 19 décembre 1866, Bastide contre Cies de Lyon et de l'Est). Il en est autrement si l'expédition a été faite en gare : l'expéditeur, ayant limité le mandat de la Compagnie au transport jusqu'à la gare de destination, ne peut être lié que dans les limites du contrat constaté par la lettre de voiture et ne saurait être recherché pour les conséquences de

l'exécution d'un autre contrat intervenu exclusivement entre le destinataire et la Compagnie (Cour de cassation, 20 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier-Guyot).

Toutefois, si la Compagnie avait acquitté indûment des droits, par exemple pour des marchandises expédiées sous acquit-à-caution à un entrepositaire et affranchies, au moins temporairement, des droits de régie et d'octroi, elle serait en faute ; sa responsabilité serait engagée aux termes de l'article 1382 du Code civil ; elle ne pourrait poursuivre le recouvrement, ni contre l'expéditeur, ni contre le destinataire (Cour de cassation, 30 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi, Giordan, Goudal et Cie).

---

§ 6. — PERSONNES APTES A PRENDRE LIVRAISON DE LA MARCHANDISE. — LIEU DE LA LIVRAISON

1. Obligation de la Compagnie de livrer en général au destinataire ou à son mandataire. Sanction. — En principe, la Compagnie ne peut livrer la marchandise qu'au destinataire ou à son mandataire (Cour de cassation, 18 août 1873, Cie de P.-L.-M. contre Faye; — tribunal de commerce de la Seine, 16 avril 1868; — autres décisions citées ci-après).

Si elle les remet ou tente de les remettre à un tiers n'ayant pas pouvoir de recevoir pour le créancier, elle engage sa responsabilité. L'autorité judiciaire a eu à faire un certain nombre d'applications de ce principe; il suffira d'en rappeler quelques-unes :

— Cour de cassation, 18 août 1873 (Cie de P.-L.-M. contre Faye). — Un colis est expédié en gare à un sieur Brison. La poste remet par erreur la lettre d'avis à un sieur Brisson. Celui-ci vient retirer la marchandise et, comme il ne sait pas signer, la Compagnie se contente de demander la signature d'une tierce personne présente à la gare lors de la livraison. La Compagnie est condamnée au remboursement de la valeur du colis, déduction faite des frais de transport.

— Cour de cassation, 13 mai 1874 (Cie P.-L.-M. contre Combe-Malle). — Un destinataire ne prend pas livraison de marchandises qui lui étaient adressées à Paris. La Compagnie les dirige sur Lille, pour tenter de les remettre à un tiers qu'elle considérait comme le véritable expéditeur et qui refuse d'ailleurs de s'en livrer. Elle est condamnée à des dommages-intérêts.

— Tribunal de commerce de la Seine, 16 avril 1868 (Alberny contre Ancellet et Cie de l'Est). — La Compagnie remet, sans nouvelle instruction de l'expéditeur, la marchandise refusée par le destinataire à un tiers que l'expéditeur avait chargé d'opérer la vente de cette marchandise. Elle est condamnée au paiement de la marchandise dont elle a ainsi disposé.

— Tribunal civil de Péronne, 19 juin 1868 (Théry contre Véret et Cie du Nord). — Une compagnie remet par erreur à un sieur Féret des blés destinés au sieur Véret; elle doit en rembourser la valeur et payer en outre des dommages-intérêts pour privation de bénéfice sur un marché.

— Tribunal de commerce de la Seine, 3 mars 1869 (Geoffroy Zacharie contre Cie de l'Est et Grand). — Des colis sont remis à un homonyme, bien que le prénom ne puisse laisser aucun doute; la Compagnie est condamnée

au paiement de ces colis, sauf son recours contre un entrepreneur de réexpédition responsable de l'erreur.

La Compagnie a le droit de s'assurer de l'identité de la personne à laquelle elle remet la marchandise (Cour de cassation, 6 janvier 1863, Cie de l'Est contre Ortlieb).

Toutefois, si elle a pris les précautions compatibles avec les nécessités de l'exploitation, elle peut rester indemne, notamment au cas où un faux a été commis par celui qui vient prendre livraison de la marchandise. C'est ce qu'a décidé à deux reprises la cour de Bordeaux, par arrêts du 8 novembre 1870 (de Rancourt contre Cie d'Orléans) et du 4 février 1884 (Cie d'Orléans contre Wetter). Dans la première espèce, la livraison avait eu lieu, sur présentation par un camionneur de la lettre d'avis revêtue d'un bon à livrer, avec fausse signature du destinataire; celui-ci avait manqué de prudence et de vigilance, en laissant dérober la lettre d'avis. Dans la seconde espèce, les valeurs avaient été remises à un faussaire, qui avait usurpé la signature du destinataire et présenté à la Compagnie, pour établir son identité, la lettre par laquelle l'expéditeur annonçait l'envoi, deux dépêches à l'appui, ainsi qu'un bordereau détaillé contenant la désignation et les numéros des valeurs; le destinataire avait eu le tort grave, surtout après une première spoliation, de mettre le faussaire et une domestique dans le secret de ses affaires.

La cour de Bordeaux a également jugé, le 15 juin 1885 (Administration des chemins de fer de l'État contre Kœhler et Cie d'Orléans), que l'émargement des registres sous le nom du destinataire et le paiement de la valeur de la marchandise livrable contre remboursement constituaient pour la Compagnie des preuves suffisantes d'identité.

Si, après avoir été remise à une personne autre que le destinataire réel, la marchandise est retrouvée et offerte au destinataire, le dommage se réduit à un retard qui peut motiver l'allocation de dommages-intérêts, mais qui, en général, n'autorise pas le laissé pour compte (Tribunal de commerce de Lyon, 23 avril 1868, Chastaing contre Audibert et Cie de P.-L.-M.; — tribunal de commerce de Poitiers, 10 novembre 1879, Bazire-Nadeau contre Cie d'Orléans).

2. Forme du mandat pour recevoir au nom du destinataire. Personnes aptes à prendre livraison. — Le mandat peut, aux termes de l'article 1985 du Code civil, être dressé par acte public, par écrit sous seing privé, par lettre ou même verbalement. Son acceptation peut n'être que tacite et résulter de l'exécution qui lui a été donnée par le mandataire

Les nécessités de la pratique exigent que les Compagnies ne se montrent pas trop rigoureuses dans l'exercice de leur droit d'exiger la justification du mandat.

La Cour de cassation a, par exemple, décidé, le 6 janvier 1863 (Cie de l'Est contre Ortlieb), que les Compagnies ne seraient pas fondées à exiger la légalisation de la signature du mandant pour le mandat conféré dans la forme épistolaire et encore moins le dépôt de l'acte constitutif dans l'étude d'un notaire ; elle a d'ailleurs réservé le droit de la Compagnie de se refuser à la livraison, au cas où elle éprouverait des doutes sérieux sur la sincérité des signatures apposées au bas de l'acte (Voir aussi un jugement du tribunal de commerce de Colmar du 12 mars 1869, Guérin contre Cie de l'Est).

Le mandat peut être général ; il n'a pas besoin d'être spécial à chaque livraison (Cour de Chambéry, 18 janvier 1868, Cie de Victor-Emmanuel contre Degat).

Ont été reconnus aptes à recevoir :

— un tiers qui avait acquis la marchandise de l'expéditeur et auquel le récépissé avait été, en conséquence, remis par l'intermédiaire, primitivement désigné comme destinataire (Cour de cassation, 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot, Bourdon et Cie) ;

— l'un des associés d'une maison de commerce à laquelle la marchandise était adressée (Cour de Bordeaux, 3 mars 1868, Laumont contre Cie du Midi) ;

— le préposé de la municipalité à un concours régional, pour des marchandises adressées au Commissaire général, alors surtout que, pour la plupart des livraisons précédentes, il avait émargé les feuilles de camionnage (Cour de Paris, 9 décembre 1869, Cie de P.-L.-M. contre Mimard) ;

— le porteur de la lettre d'avis, revêtue du bon de livraison du destinataire (Cour de Bordeaux, 8 novembre 1870, de Rancourt contre Cie d'Orléans) ;

— le camionneur muni d'un ordre du destinataire (Cour de cassation, 8 décembre 1885, Cie du Midi contre Gaubert).

L'une des justifications les meilleures consiste dans la présentation de l'original du récépissé que la Compagnie a délivré à l'expéditeur (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Voisin ; — 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot, Bourdon et Cie ; — 5 août 1878, Cie d'Orléans contre Filho et Hatet et Cie). Le tribunal de Marseille a très nettement affirmé, dans un jugement du 11 mars 1881 (Molsberger contre Cie de P.-L.-M.), le droit de la Compagnie d'exiger la représentation du récépissé.

3. Aptitude du destinataire à prendre livraison, sans qu'il ait à justifier qu'il est le propriétaire de la marchandise ou qu'elle doit rester entre ses mains. — La Compagnie n'a pas à rechercher si le destinataire indiqué par la lettre de voiture est bien le destinataire définitif, s'il n'a pas mandat de réexpédier la marchandise et, à fortiori, s'il n'est point propriétaire de la marchandise (Cour de cassation, 16 novembre 1875, Cie du Nord contre Estrangin et Cie de P.-L.-M. ; — 12 août 1879, Cie de P.-L.-M. contre Creissac et Armorin).

4. Responsabilité éventuelle de la Compagnie pour restitution de la marchandise à l'expéditeur ou changement de destinataire sur l'ordre de ce dernier. — Comme nous l'avons exposé précédemment, la lettre de voiture ou le récépissé obligent la Compagnie, non seulement envers l'expéditeur, mais encore envers le destinataire (Voir page 685). Toutefois le contrat n'est définitivement formé au regard du destinataire que lorsque celui-ci a reçu de l'expéditeur l'original du récépissé.

Il résulte de ce principe que la Compagnie peut restituer la marchandise à l'expéditeur, à charge par celui-ci de produire le récépissé et de prouver ainsi que le lien de droit avec le destinataire n'est pas encore définitivement institué ou d'apporter le consentement du destinataire (Cour de cassation, 5 août 1878, Cie d'Orléans contre Filho et Hatet et Cie), mais qu'au contraire elle engagerait sa responsabilité vis-à-vis du destinataire, si elle n'exigeait pas la restitution du récépissé ou l'adhésion du destinataire (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Voisin ; — 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie).

Nous devons rappeler toutefois deux exceptions signalées page 686, savoir : 1° le cas où la marchandise n'est livrable que contre remboursement et où elle est, par suite, réputée appartenir à l'expéditeur jusqu'à la livraison ; 2° le cas où le destinataire est tombé en faillite avant la tradition effective de la marchandise (Voir les décisions judiciaires citées, page 686).

La ligne de conduite à suivre par les Compagnies, pour l'exécution des changements apportés en cours de route par l'expéditeur à la désignation du destinataire, doit être également réglée sur les mêmes principes.

Sauf les cas d'expédition contre remboursement et de faillite du destinataire, l'ordre doit être exécuté, si l'expéditeur produit le récépissé ou le consentement du destinataire ; au contraire, il ne doit pas l'être, si la présentation de ces pièces n'a pas lieu et s'il n'est, par suite, pas possible de remplacer le récépissé primitif par un récépissé nouveau ou du moins de le modifier. C'est en ce sens que la cour de Douai s'est prononcée le 17 mai 1870 (Corbhent contre Cie du Nord). La cour de Montpellier, dans

un arrêt du 23 avril 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Dutet), a décidé qu'une fois le contrat formé, il était irrévocable sans le consentement du destinataire : cet arrêt a été confirmé, le 11 mars 1874, par la Cour de cassation ; mais le pourvoi portait sur un autre point. La thèse de la cour de Montpellier nous paraît excessive et nous croyons devoir nous en tenir à la règle précédemment indiquée.

5. **Action civile de la Compagnie contre celui qui aurait pris à tort livraison de la marchandise.** — La Compagnie a incontestablement une action civile contre celui qui a reçu la marchandise à la livraison de laquelle il n'avait pas de titre. Son droit existe même, au cas de simple erreur de la part de la personne qui a pris indûment livraison, si celle-ci ne répare pas son erreur, dès qu'elle l'a reconnue ou en a été avisée (Cour de cassation, 26 février 1877, Lavigne contre Leduc; — tribunal de commerce de la Seine, 3 mars 1869, Geoffroy contre Cie de l'Est et Grand).

A peine avons-nous besoin d'ajouter que l'action répressive peut être mise en jeu. La Cour de cassation a jugé, le 5 janvier 1861 (Beslon), que le fait de s'être approprié le contenu d'un colis livré à tort par la Compagnie ne constituait point un vol, lorsque ce colis avait été remis par erreur et surtout lorsque l'idée de détournement n'était née que postérieurement à cette erreur. Tout autre serait le cas où il y aurait eu manœuvre frauduleuse pour se faire livrer la marchandise.

6. **Lieu de la livraison.** — En principe, le contrat de transport doit être exécuté tel qu'il a été conclu avec l'expéditeur; il ne doit être modifié que de son consentement. Si donc un changement y est apporté, sur la demande du destinataire seul, l'expéditeur peut en exciper pour demander la réparation du préjudice dont il aurait souffert (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie du Nord contre Guillet).

Toutefois la modification du lieu de livraison ne peut, par elle-même, être considérée comme constitutive d'un dommage, quand le destinataire a effectivement reçu la marchandise (Cour de cassation, 9 décembre 1873, Cie du Nord contre Guillet; — 30 mars 1885, Cie d'Orléans contre Maufilâtre-Barré).

Rien n'empêche un destinataire de passer, par exemple, avec la Compagnie un contrat de réexpédition faisant suite au contrat primitif (Cour de cassation, 9 décembre 1873). La Compagnie n'a pas à en aviser l'expéditeur.

Sauf le cas de livraison contre remboursement et hors les exceptions de dol ou de fraude de sa part, la Compagnie n'est pas garante, vis-à-vis de l'expéditeur, du paiement de la valeur de la marchandise livrée au véritable destinataire (même arrêt).

§ 7. — VÉRIFICATION DE LA MARCHANDISE PAR LE DESTINATAIRE. — RÉSERVES

1. Droit de vérification de l'état de la marchandise par le destinataire. — Le destinataire a le droit incontestable, au moment de la réception et avant d'acquitter le prix du transport, de vérifier l'état des colis, tout aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, pour s'assurer s'il n'existe pas d'avaries imputables au voiturier (Cour de cassation, 27 décembre 1854, Cie d'Orléans contre Lolliot et Gaudrey; — 5 février 1856, Cie de P.-L.-M. contre Escoffier; — 20 novembre 1860, Cie de l'Est contre Haas ; — 16 janvier 1861, Cie de l'Est contre Lang; — 16 janvier 1861, Cie de l'Est contre Perrin; — 14 août 1861, Paillet-Tulard contre Cie de l'Est) (1).

Ce droit ne saurait lui être refusé, sous le prétexte que les colis sont en bon état de conditionnement extérieur. Il appartient à la Compagnie de prendre, dans son intérêt, les précautions nécessaires à l'exercice de son recours contre les personnes dont elle tient la marchandise (mêmes arrêts).

Le voiturier n'est fondé à exiger la vérification par experts, conformément à l'article 106 du Code de commerce, que s'il y a refus de réception ou contestation (Cour de cassation, 20 novembre 1860; — 16 janvier 1861 ; — 14 août 1861 ; — 3 mars 1863, les fils d'Alby contre Minuto frères).

La faculté réservée au destinataire lui appartient, même pour les valeurs renfermées sous enveloppe cachetée ou scellée. De même que la Compagnie expéditrice avait le droit de procéder à la vérification, lorsqu'elle a pris le colis en charge, de même le destinataire doit pouvoir vérifier ce colis avant de le recevoir (Cour de Lyon, 30 juin 1864). On a manifesté la crainte que, par voie de conséquence, en cas de transport commun, les commissionnaires intermédiaires fussent fondés à faire également la vérification en l'absence de l'expéditeur ou du destinataire : mais il ne faut pas oublier que les commissionnaires intermédiaires ne sont responsables que des avaries apparentes et que, dès lors, ils n'ont pas à vérifier les colis en bon état de conditionnement extérieur.

Il importe que les destinataires usent de leur droit. Car, ainsi que nous le verrons en traitant de l'extinction des actions, en vertu de l'article 105 du Code de commerce, lorsqu'ils ont reçu la marchandise et payé le prix du

(1) Voir aussi les arrêts cités à propos de l'applicabilité de l'art. 105 du Code de commerce aux avaries occultes.

transport, ils sont forclos et ne peuvent plus prétendre à des dommages-intérêts pour avarie, s'il n'est pas établi que la vérification a été rendue impossible par la force majeure ou le fait de la Compagnie (Cour de cassation, 17 janvier 1872, Cie du Nord contre David, Trouillet et Adhémar; — 25 août 1873, Cie de l'Ouest contre Hémery; — 20 janvier 1874, Cie de l'Ouest contre Luzzani; — 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Morel et Sabatier; — 24 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Bacri; — 26 avril 1876, Cie de l'Est contre Hanser et Lévy et Devantoy; — 10 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Guérin; — 16 juillet 1877, Cie de P.-L.-M. contre Ducret; — 6 novembre 1878, Cie du Midi contre Debax et Strapp; — 16 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Ravillat et Weilen; — 17 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Seilhan; — 10 mars 1880, Cie des Bouches-du-Rhône contre Durand; — 20 novembre 1882, Cie de P.-L.-M. contre Duprat; — 10 avril 1883, Cie d'Orléans contre Nadal; — 30 mars 1885, Cie d'Orléans à Châlons contre Moulin) (1).

Le destinataire ne pourrait se prévaloir d'une vérification faite après le paiement et la réception, même en invoquant un prétendu usage de la Compagnie de consentir à une vérification ultérieure (Cour de cassation, 17 janvier 1872, Cie du Nord contre David, Trouillet et Adhémar; — 17 novembre 1873, Cie de l'Ouest contre Tellier; — 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier).

La forclusion n'existe pas, il est vrai, quand la marchandise a été expédiée franco : car alors l'article 105 cesse d'être applicable. Mais la Compagnie s'étant dessaisie de la marchandise, le destinataire doit prouver que l'avarie est antérieure à la livraison ; cette preuve peut lui créer des difficultés sérieuses.

Aucune disposition de loi ou de règlement n'impose aux Compagnies l'obligation de fournir un local spécial et des employés pour faciliter la vérification (Cour de cassation, 26 juin 1882, Cies de P.-L.-M. et du Nord contre Audan et Jayet).

2. **Droit de vérification du poids.** — D'après les conditions d'application des tarifs généraux, le destinataire a le droit de faire procéder à un pesage contradictoire de la marchandise. Toutefois, si la Compagnie a procédé à un premier pesage au départ, il a à payer une taxe supplémentaire (Voir pages 299, 349 et 676), à moins que l'opération supplémentaire ne révèle une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire (Cour de cassation, 28 mars 1882, Cie de l'Est contre d'Huart frères).

(1) Tous ces arrêts confirment le droit du destinataire.

Le tribunal de commerce d'Angoulême a jugé, le 26 janvier 1865 (Délézinier contre Cie d'Orléans), que le destinataire était fondé à exiger le pesage supplémentaire, même quand la station d'arrivée n'était pas munie des appareils nécessaires pour effectuer ce pesage, eu égard à la masse de la marchandise. Cette thèse est incompatible avec les exigences de la pratique ; il est matériellement inadmissible que les Compagnies soient obligées de munir leurs stations, même les plus modestes, de tous les appareils de pesage. Mais nous reconnaissons qu'il y a une lacune dans les règlements et que le cas devrait y être prévu.

3. Réserves faites par le destinataire. — Le destinataire peut formuler, lors de la réception, telles réserves qu'il juge convenables pour sauvegarder ses droits et ceux de l'expéditeur.

Ces réserves sont-elles admissibles dans tous les cas et la Compagnie est-elle tenue de livrer néanmoins la marchandise ?

Si elles portent simplement sur le calcul de la taxe, il n'y a aucun inconvénient à ce que la Compagnie se dessaisisse de la marchandise ; le refus de livraison ne serait donc pas motivé et engagerait sa responsabilité (Cour de cassation, 18 janvier 1882, Cie de P.-L.-M. contre Jeanton et Cie).

Mais il faut que ces réserves soient précises (Cour de cassation, 30 janvier 1872, de Montenol contre Cie de l'Ouest ; — 28 mars 1882, Cie de P.-L.-M. contre Bénier-Duteil).

Dès qu'elles portent ou peuvent porter sur des avaries, la Compagnie peut exiger, avant de se dessaisir de la marchandise, qu'il soit procédé à une constatation dans les formes prévues par l'article 106 du Code de commerce (Mêmes arrêts ; Cour de cassation, 2 février 1887, Cie de l'Ouest contre Hermitte et Cie de P.-L.-M.).

Les réserves consignées sur le récépissé sauvegardent les droits du destinataire et empêchent la Compagnie d'invoquer plus tard l'exception de l'article 105 du Code de commerce (Cour de cassation, 14 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Burnichon).

En cas de livraisons successives de marchandises faisant l'objet d'une même expédition, elles peuvent être formulées utilement lors de la dernière livraison, bien que le destinataire ait consenti à émarger le registre et à payer le prix lors de la première livraison, dans l'espoir que l'expédition complète lui parviendrait en temps utile et en bon état (Cour de cassation, 15 juillet 1878, Cie de P.-L.-M. contre Decourt et Aufrère).

4. Expertise par application de l'article 106 du Code de com-

merce. **Renvoi.** — L'application de l'article 106 du Code de commerce suppose que la contestation, sinon le procès, est né entre le destinataire et la Compagnie.

Nous en renvoyons donc l'étude au chapitre concernant la responsabilité des Compagnies pour perte ou avarie de la marchandise.

---

§ 8. — ÉMARGEMENT DES REGISTRES DE LA COMPAGNIE ET PAIEMENT DU PRIX PAR LE DESTINATAIRE. — PRIVILÈGE DE LA COMPAGNIE POUR CE PAIEMENT. — REMISE DU DOUBLE DU RÉCÉPISSÉ AU DESTINATAIRE

1. Émargement par le destinataire des registres de la Compagnie. — Le destinataire ou son mandataire doit émarger les registres, pour constater la livraison de la marchandise et décharger la Compagnie de la responsabilité qu'elle avait assumée.

Cette décharge est soumise au droit de timbre de 10 centimes institué par l'article 18 de la loi du 23 août 1871.

En principe, le droit de décharge incombe à celui qui en profite. Théoriquement, il devrait donc être supporté par la Compagnie. Mais, en fait, il est, aux termes des lois du 28 février 1872 (Art. 11) et du 30 mars 1872 (Art. 1er), compris dans le droit de timbre des récépissés ou lettres de voiture.

2. Paiement par le destinataire du prix de transport, pour la marchandise en port dû, et des frais supplémentaires faits depuis l'expédition, pour la marchandise en port payé. — *a.* MARCHANDISES EN PORT DU. — Lorsque la marchandise a été envoyée en port dû, le destinataire doit acquitter le prix de transport, y compris les frais accessoires, le timbre du récépissé ou de la lettre de voiture, les frais de factage ou de camionnage, les droits d'octroi et toutes les avances que la Compagnie aurait légitimement faites dans l'intérêt du transport. Les tarifs ayant force obligatoire pour tous, il ne peut se prévaloir des arrangements particuliers qui seraient intervenus entre l'expéditeur et lui et dans lesquels il aurait été stipulé un prix de transport moindre (Cour de Metz, 27 juillet 1869, Adam-Blaize contre Cie de l'Est).

En cas de transport commun, le dernier transporteur a qualité pour régler le prix avec le destinataire (Cour de cassation, 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dereure; — 6 janvier 1874, Cie des Charentes contre Fougerat; — 2 juillet 1879, Cies de P.-L.-M. et d'Orléans contre Deler; — 16 mars 1881, Cies de l'Est contre Blanchin).

Si certains frais avaient été acquittés à tort par la Compagnie, le destinataire serait naturellement en droit de se refuser à les payer. Tel serait le cas où la Compagnie aurait avancé des droits de régie, sans se prévaloir d'un acquit-à-caution accompagnant l'expédition, ou des droits de douane non perceptibles (Cour de cessation, 30 avril 1877, Cie de P.-L.M. contre

Cie du Midi, Giordan et Goudal et Cie; — 10 mars 1880, Cie de P.-L.-M. contre Peghini et Montagne).

b. Marchandises en port payé. Supplément de prix non acquitté par l'expéditeur. — Il peut se faire que, même pour une marchandise expédiée franco, la Compagnie ait eu à faire certaines avances ou que le transport se trouve grevé de frais supplémentaires, soit par suite d'un ordre de camionnage délivré après coup par le destinataire pour une expédition primitivement adressée en gare, soit par suite d'une modification dans le contrat, soit par suite du séjour de la marchandise dans la gare au delà des délais réglementaires, soit pour des mesures prises en vue de la réparation des emballages, etc.

La Compagnie est en droit de retenir la marchandise qui constitue son gage, jusqu'à ce que le destinataire ou l'expéditeur l'aient rendue indemne. Si elle consent néanmoins à la livrer, on ne saurait en déduire une renonciation de sa part à l'exercice de ses droits (Tribunal de commerce d'Angoulême, 22 décembre 1864, Cie d'Orléans contre Délézinier; — cour de Metz, 27 juillet 1869, Adam Blaize contre Cie de l'Est).

c. Timbre du reçu de la somme payée par le destinataire. — La question s'est posée de savoir si le destinataire devait nécessairement acquitter le timbre de 10 centimes institué par la loi du 23 août 1871, toutes les fois que la somme payée par lui à la Compagnie serait supérieure à 10 francs.

Sans revenir sur les développements dans lesquels nous sommes entré page 284, à cet égard, nous rappelons que la difficulté a été soumise deux fois à l'autorité judiciaire. Le tribunal de commerce de la Seine, par jugement du 27 janvier 1873, et la cour de Rennes, par arrêt du même jour, ont décidé l'un et l'autre que la remise du duplicata du récépissé, même non revêtu de l'acquit du chef de gare, donnait au destinataire un titre libératoire et motivait par suite le paiement du timbre-quittance. Mais le tribunal de commerce a jugé que le destinataire pouvait échapper à ce paiement en refusant la délivrance du récépissé; la cour de Rennes, sans contester au destinataire le droit de refus du récépissé, a jugé que le Trésor ne pouvait en souffrir et que, dans tous les cas, l'impôt de 10 centimes était dû.

Nous nous rallions à la doctrine du tribunal de commerce de la Seine. Lorsque le destinataire ne reçoit point de titre libératoire, la perception de l'impôt manque de base légale.

Le Ministre des travaux publics a adopté une règle différente. Il a con-

sidéré que le duplicata du récépissé ne constituait pas par lui-même un titre libératoire, et, par une circulaire du 16 mai 1874, il a recommandé aux Compagnies de ne pas apposer d'acquit sur ce récépissé, quand le destinataire jugerait bon de s'en dispenser pour échapper à l'impôt.

d. Mode de paiement. — Nous ne pouvons, sur ce point, que renvoyer aux explications données page 115, à propos du transport des voyageurs.

e. Rectifications ultérieures de la taxe, en cas d'erreur. — Les taxes ont un caractère obligatoire pour les Compagnies et pour le public. Les erreurs reconnues après coup doivent être rectifiées, sauf l'exception susceptible d'être invoquée par la Compagnie, en vertu de l'article 105 du Code de commerce.

L'étude des actions en répétition de l'indû exercées par les destinataires sera comprise dans un chapitre suivant.

Quant aux actions exercées par les Compagnies, nous renvoyons aux indications des pages 84 et 689.

3. **Recours de la Compagnie contre l'expéditeur.** — Le contrat de transport ayant été conclu avec l'expéditeur, la Compagnie a un recours contre ce dernier, en cas de refus de paiement par le destinataire (Cour de cassation, 19 décembre 1866, Bastide contre Cies de Lyon et de l'Est; — cour de Lyon, 15 février 1882, Cie de P.-L.-M. contre Paret et Paviot; — tribunal de commerce de la Seine, 12 octobre 1868, Cie d'Orléans contre Depujols).

Toutefois, ce recours est limité aux frais qui se rattachent à l'exécution du mandat, tel qu'il a été primitivement donné à la Compagnie. Il ne pourrait porter, par exemple, sur les frais du camionnage demandé par un destinataire pour une expédition adressée en gare, non plus que sur les droits d'entrée avancés par la Compagnie à raison de ce transport supplémentaire (Cour de cassation, 20 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier-Guyot). L'expéditeur n'est en effet lié vis-à-vis de la Compagnie, aux termes de l'article 101 du Code de commerce, que par les stipulations de la lettre de voiture ou du récépissé qui en tient lieu; il ne peut être responsable des suites d'un contrat intervenu exclusivement entre la Compagnie et le destinataire.

4. **Paiement par le destinataire des sommes en remboursement de la valeur des marchandises.** — Quand une expédition est faite

avec clause de remboursement, le destinataire est tenu d'acquitter la somme portée au récépissé, avant de se livrer de la marchandise. La Compagnie doit ne lui remettre le duplicata du récépissé que lorsqu'il s'est libéré : car cette remise crée en sa faveur une présomption de paiement, qui ne pourrait être détruite que par une preuve contraire incombant à la Compagnie (Tribunal de commerce de Gien, 8 mars 1870, Jongy contre Cie d'Orléans).

5. **Privilège du transporteur sur les objets qui lui ont été confiés.** L'article 2102 du Code civil confère au transporteur un « privilège, « pour les frais de voiture et les dépenses accessoires, sur la chose « voiturée ».

L'article 106 du Code de commerce porte « qu'en cas de refus ou « contestation pour la réception des objets transportés....., la vente « peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du « prix de la voiture ».

a. Étendue du privilège. — Le privilège n'a été institué que pour le prix de transport et les dépenses accessoires. Il ne garantit pas les avances que la Compagnie aurait pu faire sur la valeur de la marchandise.

Mais que doit-on entendre par « dépenses accessoires » ? Peut-on y comprendre les avances du transporteur pour droits d'octroi, droits de douane, frais de réparation des emballages, etc. ? Nous n'hésitons pas à l'admettre. Le législateur a dû englober toutes les dépenses indispensables à l'exécution du contrat de transport.

En ce qui concerne spécialement les droits de douane, le commissionnaire de transport devra soutenir l'interprétation précédente de l'article 2102 du Code civil. Il ne pourrait prétendre qu'il est subrogé au privilège conféré par la loi du 22 août 1791 à l'Administration des finances : car ce privilège a été exclusivement motivé par l'intérêt fiscal.

Tout en admettant l'exercice du privilège pour les frais accessoires tels que les droits de douane, M. Féraud-Giraud se rattache au § 3 de l'article 2102 du Code civil et range ainsi les avances de la Compagnie parmi « les frais faits pour la conservation de la chose ».

Quelques auteurs enseignent que le privilège n'existe pas pour les pertes qu'une fausse déclaration aurait fait subir à une Compagnie. Cette doctrine est tout au moins inacceptable, en ce qui concerne la rectification de la taxe : les tarifs étant obligatoires, le prix de transport est, non celui qui a été indûment porté sur la lettre de voiture, mais celui qui résulte de l'application des tarifs homologués.

b. Spécialité du privilège a chaque expédition. — Le privilège est spécial à chaque expédition. Une Compagnie ne serait pas fondée à poursuivre sur une expédition déterminée le remboursement des sommes qui lui seraient dues pour des expéditions antérieures. La Cour de cassation l'a déclaré très explicitement dans un arrêt du 13 février 1849 (1) (Cie de Paris à Rouen contre syndic Blanche), concernant une espèce relativement favorable à la prétention du voiturier, puisque les transports, quoique successifs, étaient faits en vertu d'une convention unique.

Mais il arrive souvent que l'importance d'une expédition ou les nécessités du service obligent matériellement à fractionner l'envoi et que la Compagnie autorise le destinataire à prendre livraison par parties successives avant le paiement du prix. Le privilège peut-il s'exercer dans ce cas sur une fraction des marchandises, pour la totalité du prix de transport? Cela est incontestable. Il n'y a qu'une lettre de voiture, qu'une expédition, qu'un prix. D'ailleurs la Compagnie ne peut compromettre que ses intérêts, en se dépouillant d'une partie de son gage (Voir un arrêt de la cour de Rouen du 3 janvier 1863, Gilles contre Brégeaut, qui semble cependant avoir admis une application un peu trop large de l'art. 2102).

c. Durée du privilège. — La doctrine s'est divisée à cet égard. Certains auteurs ont soutenu que le privilège, étant motivé par la plus-value résultant pour la marchandise de son transport d'un point à un autre, devait pouvoir s'exercer, même après la tradition de cette marchandise, tant qu'elle n'était pas sortie des mains du destinataire.

Les autres ont, au contraire, émis l'avis que la durée du privilège était limitée au maintien du gage entre les mains du voiturier.

Cette dernière opinion, consacrée par plusieurs décisions judiciaires, notamment par des arrêts de la Cour de cassation (13 avril 1840, Vassal contre Société des Petites-Rivières), de la cour de Rouen (23 mars 1844, Marais contre Leroux et Limée), et de la cour de Paris (29 août 1855, Picau et Cie contre syndics Noël), paraît avoir définitivement prévalu. Bien que le voiturier ne soit pas, à proprement parler, un créancier gagiste, le privilège doit évidemment disparaître avec le gage. C'est sans aucun doute à ce point de vue que s'est placé l'auteur du Code de commerce, lorsqu'il a rédigé l'article 106 du Code de commerce. On trouve d'ailleurs un argument de plus dans ce fait que le législateur, voulant prolonger la durée du privilège au profit du capitaine de navire, a cru devoir édicter

(1) La Cour avait rendu, le 28 juin 1849, un arrêt contraire.

une disposition spéciale dans ce but et fixer à 15 jours le délai de prolongation (Art. 307 du Code de commerce).

Aux termes de la loi belge, le privilège subsiste durant 24 heures après la remise de la marchandise au destinataire.

d. Inapplicabilité du privilège au profit du transporteur intermédiaire sur le prix du a l'entrepreneur principal. — Le privilège institué par l'article 2102 du Code civil ne peut s'appliquer au profit du transporteur intermédiaire sur le prix dû au commissionnaire principal ; l'article 106 du Code de commerce est matériellement inapplicable en pareil cas (Cour de cassation, 18 mai 1831, Gérard Schmidt contre Bouvaltier) (1).

6. **Remise du double du récépissé au destinataire.** — Aux termes de l'article 10 de la loi du 13 mai 1863, le double du récépissé doit accompagner l'expédition et être remis au destinataire, qui y trouve les renseignements nécessaires pour contrôler l'exécution du contrat de transport.

7. **Question du retrait de l'original du récépissé.** — La Compagnie a-t-elle le droit de retirer l'original du récépissé des mains du destinataire ? La question a été soulevée; on a dit que la remise de cette pièce par le destinataire constatait la libération de la Compagnie. Nous ne croyons pas que les Compagnies soient autorisées à exiger cette restitution : d'une part, en effet, l'expéditeur s'abstient souvent de transmettre le récépissé au destinataire ; d'autre part, la Compagnie a, pour constater sa décharge, l'émargement de ses registres de sortie.

Nous ne faisons d'exception que pour le cas où l'expéditeur lui-même voudrait après coup retirer sa marchandise (Voir page 686).

8. **Envoi par la Compagnie à l'expéditeur des sommes en remboursement ou débours.** — Quand la marchandise est grevée de débours ou n'est livrable que contre remboursement, la Compagnie doit envoyer à l'expéditeur les sommes qu'elle a encaissées pour son compte (Voir pages 303, 304 et 683).

9. **Droit de la Compagnie de refuser la remise d'un bulletin de**

(1) Nous signalons, sans y insister, un arrêt du 22 août 1871 (Cie de l'Ouest contre Lambert et préfet de la Sarthe), par lequel la cour de Rennes a maintenu l'exercice du droit de la Compagnie, malgré l'intervention du préfet qui avait requis le transport pendant la guerre pour soustraire la marchandise à l'ennemi. C'est une espèce trop particulière, pour mériter une étude détaillée.

garantie au destinataire. — Lorsque la Compagnie a consenti, moyennant un bulletin de garantie, à expédier une marchandise qu'aux termes des tarifs elle était en droit de refuser, cette pièce, créée pour la protéger contre les actions éventuelles en responsabilité, est un titre qui lui appartient et dont le destinataire, non plus que l'expéditeur, ne peut prétendre à la déposséder (Cour de cassation, 15 mars 1882, Sentupéry et Cie contre Cie de l'Est).

---

§ 9. — MESURES A PRENDRE PAR LA COMPAGNIE

EN CAS DE REFUS DE PRENDRE LIVRAISON OU D'IMPOSSIBILITÉ DE LIVRER

1. Avis à donner à l'expéditeur. — L'arrêté du 30 novembre 1876, portant fixation des frais accessoires, dispose que les frais de magasinage sont applicables aux marchandises dont le destinataire serait absent ou inconnu ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de cette circonstance soit adressé immédiatement par la Compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

Cette obligation, que l'arrêté du 30 novembre 1876 rappelle exclusivement au point de vue de la perception des frais accessoires et ne pouvait rappeler qu'à ce point de vue, découle de la nature même du mandat confié au transporteur.

Le voiturier est le negotiorum gestor de l'expéditeur ; il doit faire tous les actes qu'accomplirait un bon père de famille. Son premier devoir est évidemment de prévenir l'expéditeur de l'incident et de lui demander ses instructions. En négligeant de le remplir, il s'expose à des dommages-intérêts et même au laissé pour compte (Cour de cassation, 22 janvier 1873, Cie de l'Ouest contre Duë et Ternon ; — 21 avril 1874, Cie d'Orléans contre Duchausson). Cette obligation est plus particulièrement étroite pour les marchandises livrables contre remboursement (Cour de cassation, 7 juin 1886, Cie de l'Est contre Boin et Constantin et Cie de P.-L.-M.).

En cas de transport commun, il suffit que la Compagnie destinataire avertisse celle avec laquelle elle a contracté : ne tenant pas directement son mandat de l'expéditeur, elle n'est point obligée de l'aviser (Cour de cassation, 3 avril 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Rivière).

L'avertissement préalable à toute autre mesure ne s'impose cependant pas :

1° au cas où la marchandise est susceptible d'une altération rapide;

2° au cas où le refus du destinataire est motivé par des dommages dus au fait de la Compagnie et engageant sa seule responsabilité.

Dans ce dernier cas, il appartient à la Compagnie d'apprécier si elle a intérêt à avertir l'expéditeur.

2. Nécessité d'un ordre de l'expéditeur pour la réexpédition de la marchandise à la gare de départ. — La Cour de cassation a décidé, le 21 mars 1848, que la Compagnie n'est pas tenue de renvoyer la marchandise à l'expéditeur (Les Jumelles contre Doreau). L'article 106 du Code

de commerce et le décret du 13 août 1810 sont évidemment exclusifs de cette obligation.

En faisant la réexpédition sans ordre de l'expéditeur, la Compagnie engagerait sa responsabilité. Toutefois, elle serait couverte par l'acceptation de l'expéditeur. Celui-ci ne pourrait la rechercher, après avoir reçu la marchandise ainsi réexpédiée au point de départ (Tribunal de commerce de la Seine, 21 novembre 1868, Picard contre Cie d'Orléans) ; il devrait à la Compagnie les frais du double transport et éventuellement les frais et dépenses accessoires.

3. **Accomplissement des formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce.** — L'article 106 du Code de commerce porte les dispositions suivantes : « En cas de refus ou de contestation pour la ré-« ception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des « experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son « défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête. — « Le dépôt ou sequestre, et ensuite le transport dans un lieu public, peut « en être ordonné. — La vente peut en être ordonnée en faveur du voi-« turier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture. »

Bien que cet article ne vise que le cas de refus ou de contestation, il est considéré comme applicable au cas où le destinataire n'a pu être trouvé (Cour de cassation, 25 avril 1837, Laurent contre Perrault, et 21 mars 1848, Les Jumelles contre Doreau). La loi a voulu qu'au cas de difficulté dans l'exécution du contrat de transport, le président du tribunal de commerce ou le juge de paix prît en main les intérêts de l'expéditeur.

Il y a là trois ordres de mesure que nous avons à examiner successivement.

a. Vérification de l'état de la marchandise. — Il serait inutile de reproduire ici les indications données page 734, au sujet de cette vérification.

Toutefois il importe de faire remarquer que la vérification de l'état de la marchandise ne s'impose, en général, qu'au cas de contestation pour avarie ou perte partielle, susceptible d'engager la responsabilité de la Compagnie (1). Cette vérification serait souvent sans objet, si le refus d'acceptation par le destinataire provenait d'une autre cause, par exemple d'un retard ou d'un différend entre l'expéditeur et le destinataire.

(1) Quand une marchandise est avariée, le destinataire a le droit, sauf les exceptions résultant des clauses de non-garantie, de refuser le paiement du prix de transport tant qu'il n'est pas indemnisé du dommage et, par suite, celui de refuser la marchandise si le voiturier ne veut en faire la livraison que contre le paiement de ce prix (Cour de Chambéry, 7 mars 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gillio).

Cependant, si la Compagnie a des raisons de craindre un retard prolongé dans la remise, elle peut avoir intérêt à faire constater l'état de la marchandise pour couvrir sa responsabilité en cas d'avaries ultérieures résultant de ce retard.

Quand l'opération est utile, elle doit être provoquée par la partie la plus diligente. La Compagnie est intéressée à ne pas l'ajourner.

b. Dépôt, sequestre, transport dans un lieu public. — Le transport dans un lieu public de la marchandise en souffrance entre les mains de la Compagnie n'est point obligatoire pour elle. Nous l'avons établi, page 712. Elle n'est pas tenue d'user de la faculté que la loi lui a attribuée.

c. Vente de la marchandise. — Quelle que soit la raison du refus ou de l'impossibilité de livrer, la Compagnie doit poursuivre la vente de la marchandise, si celle-ci est sujette à détérioration ou si sa valeur est manifestement inférieure aux frais de garde. Elle n'a pas à attendre, avant d'y procéder, les ordres de l'expéditeur. Malgré le caractère facultatif du dernier paragraphe de l'article 106, c'est un acte de sage gestion qui s'impose à elle. En n'usant pas de son droit, elle s'exposerait à être recherchée pour ne point avoir apporté à la conservation de la marchandise les soins exigés du dépositaire.

Dans les autres cas, elle n'est nullement contrainte de poursuivre la vente; elle reste libre, soit de recourir à ce moyen, soit de garder la marchandise en magasin, soit d'en demander le transport dans un lieu public, sauf, bien entendu, à supporter les conséquences de sa détermination, si elle était ensuite reconnue responsable du défaut de livraison (Cour de cassation, 29 mai 1877, Cie de l'Est contre Cuvillier; — 3 avril 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Rivière).

Certains auteurs ont même contesté à la Compagnie le droit de faire vendre la marchandise, lorsque le refus de retrait se lie à une contestation sur des déchets ou des avaries. Ils ont fait remarquer : 1° que la vente rendrait impossible la constatation des avaries; 2° que la Compagnie pouvait être condamnée à payer une indemnité supérieure au prix de transport et être ainsi, en définitive, débitrice au lieu d'être créancière. Cette interprétation de l'article 106 du Code de commerce est trop rigoureuse : d'une part, la vente est précédée, en pareil cas, d'une vérification contradictoire; d'autre part, la Compagnie a une solvabilité suffisante pour que les droits de l'expéditeur ou du destinataire ne soient pas compromis. Néanmoins, il ne doit, en pareille occurrence, être fait que des applications très réservées de l'article 106.

L'article 106 du Code de commerce ne prévoit, avant la vente, ni mise en demeure, ni signification de l'ordonnance du magistrat qui a autorisé cette vente, ni publicité. Ces formalités peuvent, en effet, être souvent incompatibles avec la nécessité de procéder rapidement à l'aliénation (Cour de Paris, 8 mai 1857 ; cour de Montpellier, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre Bayron) (1).

La Cour de cassation a même décidé qu'une Compagnie ne pouvait être condamnée par le seul motif qu'elle avait effectué la vente sans se conformer aux prescriptions de l'article 106, sans solliciter une ordonnance du président du tribunal de commerce ou du juge de paix (Cour de cassation, 26 mars 1879, Cie du Nord contre Ducardon ; — 16 novembre 1881, Cie du Nord contre Merville ; — 17 juillet 1883, Cie de l'Ouest contre Lamarre ; — 19 mai 1886, Cie de l'Ouest contre Lamarre ; — 26 janvier 1887, Cie du Midi contre Bruel) (2). Bien que l'inobservation de l'article 106 engage dans une certaine mesure la responsabilité de la Compagnie, celle-ci ne peut, à défaut d'une disposition spéciale de la loi, être tenue de rembourser au destinataire une somme supérieure au produit de la vente, s'il n'est pas établi qu'un préjudice en soit résulté pour le demandeur. Trois de ces arrêts ont été rendus dans des espèces où il s'agissait de marchandises exposées à dépérir ou à s'altérer, par suite de la rigueur de la température.

L'intervention d'un officier public pour procéder à la vente n'est pas nécessaire ; elle n'est exigible que si la vente est ordonnée par autorité de justice (Cour de Paris, 18 février 1884, État contre Seurat-Chambon et Cies de P.-L.-M. et de l'Est).

La Compagnie est autorisée à prélever directement les frais de justice et de vente. Elle n'est tenue de verser que le surplus à la Caisse des dépôts et consignations (Cour de Paris, 20 juillet 1878, Cie de l'Ouest contre Walter et Pesteur). En cas d'insuffisance du prix de vente pour couvrir les frais, elle a une action contre l'expéditeur ; cette action ne saurait être repoussée par le motif qu'elle aurait été tardive et que la Compagnie aurait ainsi commis une faute, dès lors que le délai de prescription n'est pas expiré (Cour de cassation, 4 février 1867, Cie d'Orléans contre Biquet).

La demande formée par une Compagnie, à l'effet d'être autorisée à vendre la marchandise pour se couvrir du prix de transport et des frais de

(1) A fortiori la Compagnie n'est-elle point tenue de se conformer aux prescriptions de l'article 617 du Code de procédure civile.

(2) Dans cette espèce, il y avait eu saisie-arrêt sur la marchandise. Bien que l'arrêt de la Cour de cassation soit fondé sur le défaut de motifs du jugement, les termes de cet arrêt paraissent néanmoins exprimer la même doctrine que les précédents.

magasinage, constitue une demande indéterminée soumise aux deux degrés de juridiction (Cour de cassation, 26 novembre 1873, Pitrat et Glas contre Cie de P.-L.-M.).

4. Application du décret du 3 août 1810 aux marchandises délaissées par l'expéditeur ou le destinataire. — Aux termes du décret du 13 août 1810, les ballots, caisses, malles, paquets et tous autres objets, qui auraient été confiés à des entrepreneurs pour être transportés, doivent, lorsqu'ils n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois à compter du jour d'arrivée au lieu de destination, être vendus par voie d'enchère publique, à la diligence de l'administration des domaines et après l'accomplissement des formalités que détermine le décret.

La Cour de cassation a décidé que ce décret s'appliquait, non seulement aux colis égarés dont l'expéditeur ne serait pas connu, mais encore aux marchandises que le destinataire refuserait de recevoir et qui seraient également délaissées par l'expéditeur (Cour de cassation, 3 avril 1878, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Rivière). Ainsi, lorsque la Compagnie n'a pas usé de la faculté qui lui est attribuée par l'article 106 du Code de commerce, elle ne fait qu'exercer son droit, en remettant la marchandise au domaine après l'expiration du délai de six mois. Elle ne peut être recherchée pour s'être conformée à des prescriptions réglementaires.

Nous avons fait connaître, page 184, les dispositions arrêtées le 20 avril 1863 par le Ministre des travaux publics, de concert avec le Ministre des finances, au sujet des droits de magasinage à percevoir en pareil cas.

Par une circulaire ministérielle du 30 juillet 1872, les Compagnies ont été invitées à ne pas perdre de vue que le décret de 1810 leur interdisait de procéder elles-mêmes à la vente et que cette opération devait être exclusivement réservée à un officier public.

§ 10. — REVENDICATION. — SAISIE-ARRÊT

1. Revendication de la marchandise en cas de faillite du destinataire. — L'article 576 du Code de commerce permet de revendiquer les marchandises expédiées au failli, tant que la tradition n'en a pas été effectuée dans ses magasins ou dans ceux du commissionnaire chargé de les vendre pour son compte. Néanmoins la revendication n'est pas recevable si, avant leur arrivée, les marchandises ont été vendues sans fraude, sur factures et connaissements ou lettres de voitures signées par l'expéditeur.

Aux termes de l'article 577, le vendeur peut retenir les marchandises par lui vendues qui ne sont pas délivrées au failli ou qui n'ont pas encore été expédiées, soit à lui, soit à un tiers pour son compte.

Dans le cas prévu par les deux articles 576 et 577 et sous l'autorisation du juge-commissaire, les syndics ont la faculté d'exiger la livraison des marchandises, en payant au vendeur le prix convenu entre lui et le failli (Art. 578).

Les syndics peuvent, avec l'approbation du juge-commissaire, admettre les demandes en revendication : s'il y a contestation, le tribunal prononce après avoir entendu le juge-commissaire (Art. 579).

Les questions que soulève l'application de cette partie du Code de commerce ne sauraient être traitées avec détails dans un ouvrage spécialement consacré à l'exploitation proprement dite des chemins de fer. Nous nous bornerons donc à quelques indications très sommaires.

L'article 576 du Code de commerce n'ayant pas défini ce qui constitue le magasin de l'acheteur, il appartient au juge du fait de décider d'après les circonstances de la cause (Cour de cassation, 17 août 1871, syndics Rety contre Charbonnier et autres).

Cependant deux principes se dégagent de la jurisprudence :

1° Par le mot tradition, la loi a entendu une délivrance effective et matérielle ;

2° Les marchandises déposées dans les gares et non encore livrées au destinataire doivent être considérées comme en cours de route et peuvent être revendiquées entre les mains de la Compagnie (Cour de Paris, 24 mai 1855, Wolffshon et Perlhœfter contre syndic Rosende; — cour d'Orléans, 24 mai 1859, Aussère contre syndic Vialle ; — cour d'Aix, 4 mai 1869, syndic Requiston contre Gardanne ; — cour de Limoges, 24 mars 1870, Pasquier contre faillite Demay-Polony).

Une saisie conservatoire pratiquée par un créancier du failli sur des

marchandises en cours de voyage et non suivie d'effet ne saurait être assimilée à la tradition dans les magasins du failli (Cour de cassation, 18 février 1874, Avrilleau contre syndics Suzanne).

Le fait que le destinataire aurait payé le prix du transport et réexpédié la marchandise, mais sans l'avoir retirée, ne porte pas obstacle à la revendication (Cour d'Orléans, 24 mai 1850, Aussère contre syndic Vialle). Mais il en serait autrement, s'il y avait eu délivrance effective (Cour de Besançon, 16 mars 1860, Delbende contre Baurand).

La constitution à l'entrepôt de la douane n'équivaut à une tradition que si elle a été opérée par le failli (Cour de Paris, 24 mai 1855, Wolffshon et Perlhœfter contre syndic Rosende; — cour de Rennes, 20 février 1862, Schon contre syndics Chenillez et Gautier).

Les marchandises expédiées à un commerçant en faillite peuvent être revendiquées, malgré la tradition, dans les magasins de son commissionnaire, si celui-ci ne les a reçues que pour les réexpédier à son mandant (Cour de cassation, 7 mars 1848, Bignand contre Milland), s'il n'a pas pouvoir de les revendre (Cour de Metz, 23 août 1860, Lebœuf-Praume contre Mardoyer et cons.).

Le droit de revendication entre les mains de la Compagnie appartient au propriétaire, même non expéditeur, bien que celui-ci n'ait pas contracté avec la Compagnie (Cour de cassation, 9 avril 1879, Hamard contre Cie du Nord et Van Gendt).

La revendication est admise malgré la vente faite sur lettre de voiture, si cette vente a été déclarée non sérieuse (Cour de cassation, 5 novembre 1845, Ballard contre syndic Rey), ou si elle a eu lieu sous une condition non réalisée, si, par exemple, la marchandise a été refusée par le second acheteur (Cour de Limoges, 24 mars 1870, Pasquier contre Gaston).

Elle peut être arrêtée, non seulement par une revente proprement dite, mais encore par la constitution d'un gage sur la marchandise vendue ; à cet égard, un récépissé de chemin de fer équivaut à la lettre de voiture et permet de constituer le gage, aux termes de l'article 92 du Code de commerce : cet article dispose, en effet, que le créancier saisi par une lettre de voiture est réputé avoir la marchandise en sa possession (Cour de Douai, 12 décembre 1874, Viéville, Judas et Cie contre syndic de Beer et Crédit du Nord).

2. **Saisie-arrêt.** — Les créanciers de l'expéditeur et du destinataire peuvent, en vertu des articles 557 et suivants du Code de procédure civile, saisir-arrêter entre les mains de la Compagnie les marchandises appartenant à leur débiteur.

En règle générale, la Compagnie n'a pas à se faire juge du mérite des oppositions (Cour de cassation, 20 juin 1876, Desquennes contre Cie de P.-L.-M.;— 19 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Portanier et Arnulfi. — Cour de Paris, 28 avril 1868, Auffroy contre Cie de P.-L.-M.; — 12 juillet 1876, Cie de P.-L.-M. contre Batisse-Digeon. — Cour de Rouen, 28 janvier 1878, Cie du Nord contre Heurteux).

La désignation du destinataire sur la lettre de voiture n'étant point indicative de propriété, le transporteur n'a pas à passer outre à une opposition formée contre l'expéditeur (Cour de cassation, 19 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Portanier et Arnulfi).

La Compagnie est donc en droit de refuser de se dessaisir, tant qu'on ne lui justifie pas d'une mainlevée ou d'une décision judiciaire indiquant entre quelles mains elle doit vider les siennes (Cour de cassation, 20 juin 1876, Desquennes contre Cie de P.-L.-M.; — 19 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Portanier et Arnulfi).

Elle ne saurait être responsable du retard apporté à la délivrance de la marchandise et peut même exiger le paiement des frais de magasinage (Cour de cassation, 20 juin 1876). Mais le saisi a, bien entendu, un recours contre le saisissant.

Aucune disposition légale n'oblige la Compagnie à prévenir le destinataire des saisies-arrêts formées entre ses mains (Cour de cassation, 20 juin 1876). C'est au destinataire qu'il appartient de lui réclamer la livraison et de provoquer ainsi des explications de sa part.

La Compagnie peut-elle également s'abstenir de donner à l'expéditeur avis des oppositions qui existeraient du chef du destinataire et qui porteraient ainsi obstacle à la livraison de la marchandise? Le Code de procédure civile ne lui impose point d'obligation à cet égard. Mais nous avons vu précédemment que les Compagnies ont le devoir d'avertir les expéditeurs des incidents de nature à empêcher ou à retarder l'exécution du contrat de transport (1).

Lorsque la marchandise saisie est susceptible de dépérir, la Compagnie peut, malgré la saisie, en poursuivre la vente conformément à l'article 106 du Code de commerce. L'opposition ne peut en effet porter atteinte à son droit d'assurer le recouvrement des frais de transport, par les moyens que la loi a mis à sa disposition. D'un autre côté, la vente, loin de compromettre les droits du saisi ou du saisissant, les sauvegarde au contraire, en

(1) Nous ne parlons pas des saisies faites contre l'expéditeur, puisqu'aux termes du Code de procédure civile le saisissant est tenu de dénoncer la saisie-arrêt ou opposition au débiteur saisi et de l'assigner en validité.

évitant la perte de la marchandise et l'augmentation frustratoire des frais de magasinage (1).

Si, dans la plupart des cas, la Compagnie n'a pas à se faire juge du mérite des oppositions, cette règle souffre une exception en cas de saisie-arrêt contre le destinataire de marchandises expédiées avec clause de remboursement. Ces marchandises ne deviennent la propriété du destinataire que lorsqu'il en a pris livraison et les a payées entre les mains de la Compagnie. L'opposition qui les frappe est donc manifestement sans valeur; le transporteur n'a pas à en tenir compte; il ne peut se dispenser d'exécuter son mandat, soit en les remettant au destinataire, soit en les restituant à l'expéditeur, si celui-ci les réclame, soit en les livrant à un autre destinataire désigné par l'expéditeur. Faute par la Compagnie de se conformer à ces principes, elle engage sa responsabilité; mais elle a un recours en garantie contre le saisissant qui a formé à tort une opposition (Cour de cassation, 26 avril 1882, Cie du Nord contre Voisin; — 13 avril 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Clément, Gendraud et Faure).

Quand la marchandise a été restituée à l'expéditeur avant la saisie-arrêt pratiquée contre le destinataire, la Compagnie ne doit pas se refuser à exécuter un second contrat de transport au nom d'un autre destinataire pour la même marchandise (Cour de cassation, 13 janvier 1875, Cie d'Orléans contre Lambert).

Une opposition formée entre les mains d'une Compagnie contre tous les objets appartenant à une autre Compagnie ne peut être considérée comme frappant les marchandises destinées à être remises à cette dernière, en sa qualité de transporteur (Cour de Paris, 30 décembre 1871, Cie d'Orléans contre Guillou-Bucquet et Cie).

Il y a lieu enfin de rappeler que, faute de demande en validité de la saisie et de dénonciation de cette demande à la Compagnie dans les délais légaux, la Compagnie pourrait et devrait passer outre, en vertu de l'article 565 du Code de procédure civile.

3. **Saisie-exécution.** — La voie de la saisie-exécution n'est ouverte au créancier qu'autant que les meubles qu'il veut saisir-arrêter sont encore aux mains de son débiteur. Quand les meubles sont détenus par un tiers, c'est par la voie de la saisie-arrêt qu'il doit être procédé (Cour de cassation, 4 décembre 1867, époux Brinon contre Bréchemin-Aucoc).

(1) Voir l'arrêt de la Cour de cassation du 26 janvier 1887 (Cie du Midi contre Bruel).

La saisie-exécution ne peut donc être pratiquée pour les marchandises que la Compagnie a prises en charge et n'a point encore livrées au destinataire (Cour de cassation, 4 décembre 1867 ; cour de Bordeaux, 30 novembre 1875, Beaumartin contre Nau et Cie des Charentes).

CHAPITRE XVIII

RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

POUR RETARD, AVARIE OU PERTE DE LA MARCHANDISE ET POUR FAUSSE APPLICATION OU ERREUR DANS L'APPLICATION DES TARIFS

§ 1. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

POUR RETARD DANS LA LIVRAISON

1. Base des actions en responsabilité. — Les textes généraux sur lesquels peuvent se fonder ordinairement les actions en responsabilité sont :
— l'article 1142 du Code civil, aux termes duquel toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts, au cas d'inexécution de la part du débiteur ;
— les articles 1147, 1148, 1149, qui prévoient l'allocation de dommages-intérêts pour le retard dans l'exécution, comme pour l'inexécution de l'obligation, sauf le cas fortuit ou la force majeure ;
— les articles 1382 et suivants, relatifs à la réparation du dommage causé à autrui ;
— les articles 97, 99 et 104 du Code de commerce ainsi conçus :

Article 97. — « Le commissionnaire est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors « le cas de force majeure légalement constaté. »

Article 99. — « Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise. »

Article 104. — « Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est « pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu a indemnité contre « le voiturier pour cause de retard » ;
— enfin l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, qui consacre spécialement pour les chemins de fer la responsabilité des concessionnaires ou fermiers, en cas de dommage causé par les administrateurs, directeurs et employés à un titre quelconque (1).

(1) La Compagnie est notamment responsable de ses camionneurs (Voir Cour de cassation, 31 mai 1875, Rossat frères contre Cie de P.-L.M.).

2. **Personnes ayant qualité pour prétendre à une indemnité.** — *a.* Expéditeur et destinataire. — L'action en responsabilité pour violation du contrat de transport peut être intentée par l'expéditeur et par le destinataire.

L'expéditeur est incontestablement recevable à agir : car c'est lui qui a contracté avec le commissionnaire ou le voiturier. On ne saurait lui dénier le droit de se faire rendre compte de l'exécution du contrat et de poursuivre la réparation du préjudice qu'a pu lui causer la violation des engagements contractés par la Compagnie en vertu de la lettre de voiture (Voir par exemple un arrêt de la Cour de cassation du 9 décembre 1873, Cie du Nord contre Guillet).

Il n'y a aucun doute non plus sur la recevabilité de l'action du destinataire, quand celui-ci est propriétaire de la marchandise : car, d'après l'article 100 du Code de commerce, « la marchandise sortie du magasin du « vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux « risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre « le commissionnaire et le voiturier chargés du transport ». Mais le destinataire ne fût-il pas propriétaire de la marchandise, son action n'en serait pas moins recevable : l'expéditeur, en effet, en contractant avec la Compagnie, a stipulé non seulement à son profit, mais encore au profit du destinataire, et une telle stipulation est valable aux termes de l'article 1121 du Code civil. La lettre de voiture est pour le destinataire un titre qui lui confère le droit d'agir en justice en son nom personnel (Voir par exemple un arrêt de la Cour de cassation du 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie).

A peine est-il nécessaire d'ajouter que l'action contre la Compagnie pour une même cause ne peut appartenir simultanément à l'expéditeur et au destinataire. Il en serait autrement, si la cause était différente.

L'autorité de la chose jugée vis-à-vis du destinataire ne s'opposerait pas à une action de l'expéditeur (Cour de cassation, 21 avril 1874, Cie d'Orléans contre Duchaussoy).

La Compagnie ne saurait d'ailleurs repousser l'action de l'expéditeur ou du destinataire, sous le prétexte qu'ils ne sont que des intermédiaires. S'agissant de l'exécution du contrat de transport, elle n'a à connaître que les personnes qui ont contracté avec elle. La Cour de cassation en a jugé ainsi, le 16 novembre 1875 (Cie du Nord contre Estrangin et Cie de P.-L.-M.), à propos d'une action intentée par un commissionnaire de transport qui était désigné sur la lettre de voiture comme destinataire et qui agissait en son nom personnel (1).

(1) S'il était établi cependant que le destinataire n'eût aucun intérêt personnel et ne fût

b. Tiers. — En règle générale, les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes, d'après l'article 1165 du Code civil. Elles ne peuvent nuire aux tiers, ni leur profiter autrement que dans le cas prévu par l'article 1121.

Les actions fondées sur l'inexécution du contrat ne doivent donc ordinairement appartenir qu'à l'expéditeur et au destinataire.

Cependant, si le destinataire, par exemple, donne à la Compagnie l'ordre de livrer la marchandise à un camionneur ou à un entrepreneur de réexpédition, celui-ci peut avoir un intérêt personnel à intenter une action à la Compagnie et avoir qualité pour le faire, sans violer la maxime : « Nul, en France, ne plaide par procureur. » La Cour de cassation a reconnu la recevabilité des actions de cette nature (6 novembre 1871, Cie des Charentes contre Bordes et autres : action en répétition, par le camionneur du destinataire, des frais de camionnage indûment perçus par la Compagnie; bien qu'étant un tiers par rapport au destinataire et à la Compagnie, cet intermédiaire se trouvait dans le cas exceptionnel prévu par l'article 1121 du Code civil; — 20 janvier 1874, Cie de l'Est contre Luzzani : action en réparation d'avarie exercée par un commissionnaire de roulage; ce commissionnaire ayant dû réparer le dommage avait intérêt à s'en faire couvrir par la Compagnie).

L'action du porteur du récépissé, régulièrement subrogé aux droits du destinataire primitif, est également recevable (Cour de cassation, 21 juillet 1875, Cie du Nord contre Michel, Chamot et Bourdon et Cie).

Plus généralement, les créanciers du destinataire ou de l'expéditeur peuvent bénéficier, à cet égard, des dispositions de l'article 1166 du Code civil (même arrêt).

Par deux arrêts que nous avons déjà cités (22 novembre 1871, Cie du Nord contre Chapel-Bertron, et 4 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Hébrard fils, Rivière et Cie), la Cour de cassation a confirmé des jugements portant allocation d'indemnités à des maisons de commerce pour retard dans la livraison des bagages de leurs voyageurs.

Toutefois, ce sont là des cas exceptionnels qui doivent être restreints dans d'étroites limites. On pourra consulter un arrêt de la Cour de cassation du 9 avril 1879 (Hamard contre Cie du Nord et Van Gendt) et un jugement du tribunal de la Seine du 28 avril 1880 (Perrey contre Portallier

qu'un agent de l'expéditeur, son action pourrait être repoussée comme irrecevable (Tribunal de commerce de Lyon, 19 mai 1868, Gosse de Sorlay contre Cie de P.-L.-M.; tribunal de commerce de la Seine, 27 mai 1868, Achard contre Cie de P.-L.-M. : facteurs chargés de vendre des marchandises pour le compte et aux risques et périls des expéditeurs).

et Cie de P.-L.-M.), repoussant comme irrecevable l'action du propriétaire de la marchandise, qui n'avait aucun lien de droit avec la Compagnie.

3. **Justifications à fournir par les intéressés.** — Le seul fait d'un retard dans la livraison ne suffit pas à motiver l'allocation de dommages-intérêts.

Il faut encore qu'il y ait préjudice causé et que ce préjudice soit justifié. En effet, l'article 1149 du Code civil porte expressément que les dommages-intérêts dus au créancier sont, en général, « de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé ». Pour que le créancier obtienne une indemnité, il doit prouver qu'il a subi une perte ou qu'il a été privé d'un bénéfice (Cour de cassation, 8 août 1867, Valabrègue contre Cie de P.-L.-M.; — 2 février 1887, Cie d'Orléans contre Mazet).

Cette doctrine a été combattue par divers auteurs. Elle nous paraît cependant conforme aux vrais principes et à l'équité.

D'autre part, aux termes de l'article 1315 du Code civil, c'est à celui qui réclame l'exécution d'une obligation qu'incombe la charge de prouver cette obligation. Lors donc qu'un expéditeur ou un destinataire intente une action contre une Compagnie à raison d'un retard dans une livraison, il est tenu d'établir ce retard (Cour de cassation, 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert; — 11 février 1885, Cie de l'Ouest contre Hallot).

La preuve testimoniale peut d'ailleurs être admise en vertu de l'article 1341, § 2 du Code civil; l'article 1353 autorise en outre le juge à statuer d'après des présomptions graves, précises et concordantes.

4. **Bases de la liquidation des indemnités et éléments à prendre en considération dans leur règlement.** — Les principaux articles du Code civil, dont il y a lieu de s'inspirer dans la liquidation des indemnités, sont les articles 1149, 1150, 1151 et 1152, dont le texte a été reproduit page 206.

Il convient également de se reporter aux articles 1134, 1135, 1156, 1162 et 1163, que nous avons mentionnés à la même page.

Une Compagnie a élevé la prétention d'assimiler le contrat de transport aux obligations qui se bornent au paiement d'une certaine somme et qui font l'objet de l'article 1153 du Code civil : elle a voulu ainsi limiter sa responsabilité à un paiement d'intérêts; mais ce système a été, avec raison, repoussé par la Cour de cassation (Cour de cassation, 1er juin 1875, Cie de London-Chatham-Dover contre Besson et autres).

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, l'indemnité doit correspondre à la perte subie par le plaignant et au bénéfice dont il a été privé.

Toutefois, le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, quand ce n'est point par son dol que l'obligation n'a point été exécutée (Art. 1150 du Code civil).

Même au cas où l'inexécution résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention (Art. 1151).

Nous ne tenterons pas d'énumérer ici toutes les décisions judiciaires intervenues en la matière; elles sont en effet basées sur des circonstances d'espèce, qu'il serait tout à fait inutile de rappeler ici.

Parmi ces décisions, les plus délicates ont généralement trait au retard dans la remise de colis d'échantillons. Lorsque la Compagnie n'est pas avertie par une mention spéciale de la nature de l'envoi, elle ne saurait être condamnée à réparer le préjudice, souvent considérable, que peuvent éprouver l'expéditeur ou le destinataire : l'article 1150 du Code civil s'y oppose absolument (Tribunal de commerce de la Seine, 29 mai 1867, Messéan contre Cie du Nord; — cour de Grenoble, 6 décembre 1869, Cie de P.-L.-M. contre Clozel; — tribunal de commerce de Marseille, 11 mars 1881, Molsberger contre Cie de P.-L.-M. ; — cour de Dijon, 21 juillet 1866, État contre Delore).

Nous signalons aussi au passage, comme particulièrement intéressant, un arrêt du 21 mai 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Bless), par lequel la cour de Lyon a tenu compte, dans le règlement d'une indemnité de retard, de ce fait que le destinataire était commissionnaire de transport et avait ainsi subi un préjudice plus grave.

5. **Laissé pour compte.** — Les article 97 et 104 du Code de commerce ne règlent pas le mode de l'indemnité à laquelle ils soumettent les commissionnaires et voituriers, pour le cas où la marchandise arrive tardivement à destination.

Ce silence de la loi permet-il à l'expéditeur ou au destinataire de laisser la marchandise pour compte au transporteur, dans certaines circonstances déterminées? Les auteurs se sont quelque peu divisés sur cette question. Les uns, s'appuyant sur l'article 1142 du Code civil, aux termes duquel toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts, ont soutenu que les Compagnies devaient toujours pouvoir se libérer par le simple paiement d'une indemnité pécuniaire. D'autres ont soutenu que cette interprétation de l'art. 1142 était trop étroite et que l'autorité judiciaire avait un pouvoir souverain pour choisir, entre les divers modes de réparation, le plus approprié aux faits de la cause. Mais ceux mêmes qui ont défendu cette

dernière doctrine ont, pour la plupart, reconnu qu'en pratique le laissé pour compte devait conserver un caractère exceptionnel. être restreint à des cas particuliers, tel que celui où le destinataire ne pourrait plus tirer parti de la marchandise.

La Cour de cassation n'a eu à se prononcer explicitement qu'une fois pour un cas de retard. Par un arrêt, qui remonte à une époque éloignée (3 août 1835, Laffitte, Caillard et Cie contre Cazeing), elle a proclamé la légalité du laissé pour compte, en cas de retard (1). Plusieurs cours d'appel ont statué dans le même sens (Cour de Rennes, 19 mars 1850, Russeil contre Marais; — cour de Metz, 28 janvier 1857, Pieau et Cie contre Saintis et Cie).

Voici quelques exemples de décisions judiciaires par lesquelles les Compagnies ont été condamnées à garder la marchandise:

— Tribunal de commerce de la Seine, 25 mars 1862, et cour de Paris, 18 mai 1863 (Cie du Midi et Cie d'Orléans contre Mayaud) : objets relatifs au culte, qui ne pouvaient être écoulés qu'à l'occasion de certaines fêtes religieuses et dont le destinataire ne pouvait plus tirer parti.

— Tribunal de commerce de la Seine, 29 mars 1867 : colis de bourre de soie demandés d'urgence à un commerçant français par un industriel anglais, laissés en souffrance à Dieppe par la Compagnie pendant douze jours et refusés par l'acheteur. (La Compagnie n'avait pas voulu obtempérer à une sommation de vente aux risques et périls de qui de droit; la marchandise s'était dépréciée ; une baisse considérable s'était produite sur les cours; enfin les colis étaient grevés, par suite du litige, de frais de magasinage très élevés).

— Tribunal civil de Vitré, 22 décembre 1867, Cohue contre Cie de l'Ouest : chaussures d'hiver remises à un commerçant après la saison.

— Tribunal de commerce de la Seine, 5 novembre 1868, Minet-Legros contre Cie d'Orléans et autres : fût de vin et fût d'eau-de-vie mis à la disposition du destinataire avec un retard considérable, par suite d'une erreur d'adresse imputable au transporteur.

— Tribunal civil de Béthune, 17 août 1871, Depierre contre Cie du Nord : trèfles de semence parvenus trop tard pour être employés.

— Tribunal de commerce de Nantes, 9 mars 1872, Gysel-Savary contre Cies d'Orléans et de l'Ouest : tonnes de mornes offertes au destinataire après la saison de vente, et de plus avariées au cours du procès.

— Tribunal civil de Ruffec, 27 juillet 1880, Deslignières et Veuillot contre Cies d'Orléans et de l'Ouest : fûts vides mis à la disposition du destina-

(1) Elle a reconnu implicitement cette légalité, par un arrêt récent du 27 décembre 1881 (Cie de P.-L.-M. contre Guès, Rose et Barral).

taire, avec un retard de trois mois et après la fin de la campagne (le destinaire avait été contraint d'acheter d'autres fûts pour loger ses vins).

Voici maintenant des exemples de décisions contraires:

— Cour de Chambéry, 5 février 1868, Duprez contre Cie de Victor-Emmanuel : sacs de café susceptibles d'un placement facile en tout temps (cependant, dans l'espèce, le destinataire était un représentant de commerce qui n'achetait que sur commande).

— Tribunal de commerce de Lyon, 28 avril 1868, Chastaing contre Audibert et Cie de P.-L.-M. : caisses de verres à vitres, remises avec un retard de six jours seulement, par suite d'une première livraison à un destinataire autre que le destinataire réel.

— Tribunal de commerce de la Seine, 2 mai 1868, Simonnet contre Cie de P.-L.-M. : caisses de fleurs destinées aux fêtes de Noël en Angleterre et mises à la disposition du destinataire, à Paris, après le 1er janvier.

— Cour de Paris, 25 mai 1868, Pauffert contre Cies du Nord et de l'Est : colis égarés, mais retrouvés au cours de l'instance.

— Tribunal de commerce de la Seine, 15 octobre 1868, Metra contre Galbrun et Cie d'Orléans : colis de la consommation du demandeur, qui en avait ainsi l'emploi.

— Tribunal de commerce de Pau, 13 janvier 1869, Lafferre contre Forestier et Cie du Midi : ballots de drap offerts à un tailleur, avec un retard de 28 jours.

— Tribunal de commerce de Châteauroux, 13 octobre 1869, Jouet contre Cie d'Orléans : sacs en retard de 3 jours, mais susceptibles d'emploi par le demandeur, marchand d'objets de cette nature.

— Tribunal de commerce d'Amiens, 25 janvier 1870, Cordier contre Cies de l'Ouest et autres : décision de principe affirmant que jamais le retard dans la livraison et la perte d'une partie de la marchandise ne peuvent donner lieu à un laissé pour compte.

— Tribunal civil de Douai, 2 février 1870, Rivière contre Cie du Nord : caisses de bougies en retard de 4 jours.

— Tribunal de commerce d'Amiens, 15 février 1870, Fournier et Vitaly contre Cie de P.-L.-M. : décision de principe portant que le cas de perte complète peut seul motiver le paiement de la marchandise par le transporteur.

— Tribunal de commerce de Metz, 21 mai 1870, Paris contre Cie de l'Est : ballots de drap imperméable arrivés avec un retard de 28 jours et au milieu de la saison d'hiver.

— Tribunal de commerce de Nantes, 1er octobre 1870, Piton contre Petit et Cie d'Orléans : décision de principe affirmant qu'aucune disposition

de la loi n'autorise l'expéditeur ou le destinataire à laisser la marchandise pour compte au transporteur, faute par celui-ci d'avoir effectué le transport dans le délai convenu, et que l'inexécution de la convention ne peut donner lieu qu'à des dommages-intérêts.

— Cour de Bordeaux, 8 janvier 1872, Bonifas contre Cie du Midi : ballots de drap offerts à un tailleur avec un retard d'un mois (le demandeur ne prouvait pas que la marchandise fût sans valeur et sans emploi pour lui).

— Cour d'Aix, 29 mai 1879, Cie de P.-L.-M. contre Jeanton et Cie (confirmé par arrêt de la Cour de cassation du 18 janvier 1882) : caisses de sardines retenues par la Compagnie, par suite des réserves qu'avait formulées le destinataire, en vue du remboursement éventuel du trop perçu (il n'était pas établi que la marchandise fût avariée par suite du retard).

— Tribunal de commerce de Cambrai, 1er mars 1881, Dupire contre Cie du Nord : décision de principe repoussant le laissé pour compte, au point de vue juridique, malgré un long retard.

— Tribunal de commerce de Cambrai, 1er avril 1881, Claviez contre Cie du Nord : décision semblable.

— Tribunal de commerce de Poitiers, 19 décembre 1881, Rousset contre Cie d'Orléans : fûts vides adressés par un maître d'hôtel à un cafetier (décision portant qu'il ne peut y avoir de laissé pour compte qu'au cas où les objets transportés et offerts au destinataire sont complètement détériorés et lui deviendraient tout à fait inutiles).

— Tribunal de commerce de Nantes, 3 mai 1882, Dubois contre État : décision relative à une malle de vêtements et portant qu'aucune disposition de loi n'autorise à laisser pour compte du transporteur la chose transportée, sauf en cas de perte ou de détérioration complète résultant de son fait.

Cette énumération et cette analyse rapides montrent que les divergences de doctrine se sont reflétées dans la jurisprudence.

Cependant, en général, l'autorité judiciaire admet la légalité du laissé pour compte, mais le restreint au cas où il y a eu faute de la Compagnie et où le destinataire ne peut plus employer utilement la marchandise.

6. **Limitation de la responsabilité de la Compagnie en cas de retard.** — Jadis, l'usage pour les transports par le roulage et la batellerie était de fixer sur la lettre de voiture l'indemnité en cas de retard. Cette clause pénale évitait beaucoup de procès. Aussi le commerce a-t-il élevé la prétention d'obliger les Compagnies à se conformer à la pratique des

autres entreprises de transport; il s'appuyait d'ailleurs sur les termes de l'article 102 du Code de commerce, qui prescrit d'énoncer sur la lettre de voiture « l'indemnité due pour cause de retard ».

Les tribunaux de commerce et les cours d'appel avaient sanctionné cette prétention (Cour de Colmar, 6 décembre 1859; — cour de Besançon, 16 janvier 1860; — cour de Paris, 30 mars 1860). Mais la Cour de cassation a statué en sens contraire, par des arrêts du 27 janvier 1862 (Cie de Lyon contre Roger; — Cies de Lyon et de l'Est contre Delarsille) : « Dans « le contrat commercial connu sous le nom de lettre de voiture, comme « dans tous les contrats, le consentement des parties est une des condi- « tions essentielles à sa formation; si, à l'égard des Compagnies de « chemins de fer et par suite du monopole dont elles sont investies, ce « principe, applicable à l'industrie du transport sous le régime de la « libre concurrence, a été modifié, et si les Compagnies sont soumises à « des obligations réglementaires sur les conditions de délai et le prix « des transports à effectuer, sans pouvoir en débattre le règlement avec « les expéditeurs, les cahiers des charges et arrêtés administratifs, qui, « sous ce rapport, font la loi tout à la fois de ces Compagnies et des « expéditeurs, ne règlent et ne prévoient rien en ce qui concerne l'indem- « nité due pour cas de retard; cet élément accessoire du contrat de « transport reste, par conséquent, sous l'empire du droit commun; les « Compagnies de chemins de fer ne peuvent donc, sous le prétexte d'un « usage généralement pratiqué sous le régime de la libre concurrence, « être obligées d'accepter ou de subir un forfait d'indemnité réglé à « l'avance; elles ne pourraient, à défaut d'un règlement administratif, « être liées à cet égard que par leur consentement; en l'absence de « convention préalable ou d'accord ultérieur sur l'indemnité pour cause « de retard, c'est aux tribunaux à arbitrer l'indemnité en raison du « préjudice provenant du retard » (1).

A la suite des arrêts de 1862, la Commission d'enquête instituée en 1861 sous la présidence de M. Michel Chevalier a demandé :

1° que le récépissé délivré à l'expéditeur mentionnât toujours une retenue sur le prix de transport pour cause de retard;

2° que cette retenue variât du 1/10 au 1/3 suivant la durée du retard, indépendamment des dommages-intérêts dans le cas où le préjudice serait plus considérable.

Cette proposition n'a pas été suivie d'effet.

(1) La cour de Dijon, devant laquelle le renvoi avait été ordonné par la Cour de cassation, s'est conformée aux principes posés par les arrêts de 1862 (5 et 19 décembre 1862).

Mais, si les Compagnies ne sont pas obligées d'inscrire dans leurs récépissés une stipulation forfaitaire pour le règlement de l'indemnité en cas de retard, rien ne s'oppose à ce qu'une clause de cette nature soit insérée dans leurs tarifs sauf homologation de l'Administration. L'expéditeur et le destinataire ne peuvent alors prétendre à une indemnité plus forte, sous forme de dommages-intérêts (Cour de cassation, 25 juillet 1881, Cie du Nord contre Virchaux).

En traitant des conditions d'application des tarifs spéciaux, nous avons indiqué (page 380) les règles consacrées par la jurisprudence, à cet égard. Nous ne les reproduirons pas ici.

Les Compagnies pourraient-elles stipuler leur irresponsabilité complète en cas de retard, malgré les dispositions des articles 97 et 104 du Code de commerce? Nous avons peine à l'admettre, bien que certains tarifs spéciaux contiennent la stipulation dont il s'agit.

7. **Exception tirée de la force majeure et des actes administratifs suspendant l'effet des règles ordinaires relatives aux délais de transport.** — Les Compagnies peuvent s'exonérer de toute responsabilité en établissant, conformément à l'article 104 du Code de commerce, que le dommage résulte d'un cas de force majeure.

Tel est le cas d'encombrement causé, soit par des inondations et par l'obligation qui s'impose à une Compagnie d'effectuer les transports habituellement dévolus à une autre Compagnie (Tribunal de commerce de la Seine, 21 janvier 1868, Cie de P.-L.-M. contre Doudelle), soit par un manque de matériel et un afflux de trafic exceptionnel (Cour de cassation, 24 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Couturier; — 20 janvier 1875, Marigo et Cie contre Cie de P.-L.-M.; — 3 février 1875, Joannon contre Cie de P.-L.-M), soit par des crises atmosphériques.

L'excuse peut être tirée, non seulement de l'encombrement de la gare de départ, mais encore de celui des gares de destination ou de transit (Cour de cassation, 20 janvier 1875, Bloëme contre Cies de P.-L.-M. et du Midi).

Tel est encore le cas d'événements de guerre, qui présentent au premier chef le caractère d'événements de force majeure (Cour de cassation, 20 novembre 1872, Chevron contre Cie de P.-L.-M.; — 18 juin 1873, Cie de l'Ouest contre Gillette).

Nous devons, à cet égard, entrer dans quelques détails, à raison des nombreux litiges auxquels ont donné lieu la guerre de 1870 et les faits qui en ont été la conséquence.

Des retards ont été causés, soit par la réquisition des moyens de transport, soit par des ordres d'évacuation, soit par la menace de l'invasion ennemie. L'autorité judiciaire n'y a pas toujours vu une cause suffisante pour exonérer le transporteur de toute responsabilité.

Les principaux arrêts de la Cour de cassation à consulter sont les suivants :

— 30 janvier 1872 (Cie de l'Ouest contre Biseul-Fontenelle). — Un ordre de suppression du service de la petite vitesse, délivré le 21 novembre 1870, ne pouvait faire obstacle à la remise d'un colis en grande vitesse, arrivé le 22 à Alençon, bien que l'autorité militaire eût prescrit l'évacuation, vers le Mans, de la section d'Alençon au Mans.

— 19 février 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Pomier et Cie). — L'arrêté ministériel du 15 juillet 1870, requérant les moyens de transport des Compagnies, était de nature à créer un empêchement de force majeure, si l'éventualité de suppression du service public, que prévoyait cet arrêté, se fût réalisée. Mais, dans l'espèce, il n'était pas constaté que les moyens de transport eussent été réellement requis et employés avant l'époque à laquelle la marchandise aurait dû être livrée, d'après les délais réglementaires.

— 20 février 1872 (Cie de l'Ouest contre Buchard). — Condamnation de la Compagnie malgré les circonstances, parce qu'il y avait eu faute ou négligence de sa part.

— 20 février 1872 (Cie de l'Ouest contre Fresnais). — Décision analogue.

— 24 avril 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Trinquier et Baduel et Cie du Midi). — L'arrêté ministériel du 15 juillet 1870, par lequel les Compagnies avaient été invitées à mettre à la disposition du Ministre de la guerre ou d'autres Compagnies tous leurs moyens de transport et à suspendre jusqu'à nouvel ordre les trains de voyageurs ou de marchandises, ou du moins ceux dont le maintien ne serait pas compatible avec cette réquisition, ne constituait pas par lui-même un cas de force majeure ; l'empêchement d'exécuter le contrat de transport devait être apprécié dans chaque espèce ; il appartenait aux juges du fond de faire cette appréciation.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, les nécessités de l'évacuation et la crise des transports, qui a suivi la guerre de 1870, ont déterminé l'Administration à suspendre l'effet des textes fixant les délais de transport.

Cela ne suffisait point pour affranchir les Compagnies de toute responsabilité. On pourra se reporter notamment aux arrêts suivants de la Cour de cassation ou de cours d'appel :

— Cour de cassation, 20 février 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Dussol). —

Malgré l'arrêté ministériel du 11 avril 1871, il appartenait aux tribunaux d'apprécier si, en fait, les Compagnies n'avaient point, par leur faute, manqué à leurs obligations normales.

— Cour de cassation, 24 avril 1872 (Cie de l'Ouest contre Vedy et Alphée). Décision analogue.

— Cour de Montpellier, 10 juin 1871 (Cie du Midi contre Pietro-Bono). — Décision semblable.

— Cour de Dijon, 16 janvier 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Seguin). — Décision semblable.

— Cour de Poitiers, 8 mars 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Giraud). — Décision analogue.

L'autorité judiciaire a même déclaré que la renonciation expresse à toute garantie de la part de l'expéditeur n'était pas susceptible de mettre la Compagnie à l'abri de toute action en dommages-intérêts de la part des intéressés :

— Cour de cassation, 20 février 1872 (Cie de l'Ouest contre Fresnais). — Condamnation de la Compagnie, parce qu'elle avait oublié des colis, les avait transportés au delà de leur destination et s'était ainsi rendue coupable de négligence.

— Cour de cassation, 24 avril 1872 (Cie de l'Ouest contre Védy et Alphée). — La mention « sans responsabilité » n'avait pas la valeur d'une renonciation au droit de discuter la valeur de l'arrêté du 11 avril 1871 et au bénéfice de l'arrêté du 12 juin 1866.

— Cour de Dijon, 16 janvier 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Seguin). — La Compagnie ne pouvait, par une mention de « non-garantie », ajouter à la force obligatoire de l'arrêté ministériel du 11 avril 1871 et créer à son profit une fin de non-recevoir contre de légitimes réclamations.

— Cour de Poitiers, 8 mars 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Giraud). — Décision analogue.

D'une manière générale, d'ailleurs, l'excuse tirée de la force majeure disparaît, quand il est établi qu'en fait le retard provient d'une faute ou d'une négligence de la Compagnie (Cour de cassation, 13 juillet 1868, Cie de P.-L.-M contre Chanut : encombrement qu'auraient pu empêcher des mesures mieux prises ; — 13 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Michel : éboulement susceptible d'être évité par de meilleures dispositions de la voie ; — 8 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Charpentier : exception détruite par l'incurie de la Compagnie).

Quelle que soit la valeur de l'exception, la charge de la preuve du cas

de force majeure incombe à la Compagnie (Cour de cassation, 20 février 1872, Cie de l'Ouest contre Buchard).

8. **Exception tirée d'une faute commise par l'expéditeur ou le destinataire.** — La responsabilité de la Compagnie peut évidemment être couverte, en totalité ou en partie, par la faute de l'expéditeur ou du destinataire. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, le 19 janvier 1858 (Cie d'Orléans contre Guerindon), au regard d'un expéditeur qui ne s'était pas conformé aux conditions d'un tarif spécial pour l'heure et le lieu de la remise de la marchandise, et le 22 avril 1879 (Fouet contre Cie du Midi), au regard d'un expéditeur qui avait fait une déclaration inexacte du poids de son expédition et qui, malgré l'avertissement de la Compagnie, n'avait ni rectifié cette déclaration, ni réclamé un pesage contradictoire.

A fortiori en est-il ainsi, quand il ne s'est pas formé de contrat de transport entre l'expéditeur et la Compagnie qu'il actionne : ainsi jugé par la Cour de cassation, le 20 novembre 1872 (Chevron contre Cie de P.-L.-M.) et le 4 juillet 1876 (Baisset contre Cie de P.-L.-M.).

9. **Appréciation souveraine des faits par les juges du fond. Contrôle de la Cour de cassation.** — En traitant des délais de transport, nous avons rappelé, page 647, que les circonstances de fait sont constatées souverainement par les tribunaux et que la Cour de cassation contrôle ensuite, d'après ces circonstances, l'interprétation et l'application de la loi et des actes administratifs.

Nous ne reproduirons pas ici les explications et les citations que nous avons fournies à cet égard.

§ 2. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES POUR AVARIES OU POUR PERTE PARTIELLE OU TOTALE. — SOINS A DONNER A LA MARCHANDISE EN COURS DE ROUTE

1. Base des actions en responsabilité. — Ainsi que nous l'avons déjà dit, les textes généraux sur lesquels peuvent ordinairement se fonder les actions en responsabilité, pour avaries et pour perte partielle ou totale, sont les articles 1142, 1147, 1148, 1149, 1382 et suivants, 1782, 1783, 1784, 1927, 1928, 1929, 1952, 1953 et 1954 du Code civil, et les articles 98, 99 et 103 du Code de commerce.

Parmi ces textes, nous nous bornerons à reproduire ici les suivants :

Article 1784 du Code civil : « Les voituriers par terre et par eau sont « responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, « à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas « fortuit ou force majeure. »

Article 98 du Code de commerce : « Le commisionnaire qui se charge « d'un transport par terre ou par eau est garant des avaries ou pertes de « marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de « voiture ou force majeure. »

Article 103 du Code de commerce : « Le voiturier est garant de la perte « des objets à transporter, hors le cas de la force majeure. Il est ga- « rant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la « chose ou de la force majeure. »

Aux termes des articles du Code civil et du Code de commerce qui viennent d'être rappelés, le voiturier est en principe responsable de l'avarie et de la perte partielle ou totale de la marchandise. Il y a contre lui une présomption de faute, dont il ne peut se dégager qu'en prouvant le vice propre, le cas fortuit ou la force majeure.

Toutefois, comme nous l'avons exposé, page 361, cette responsabilité peut être atténuée et limitée par des stipulations insérées aux tarifs dûment homologués ou par un engagement de l'expéditeur, dans des circonstances et des conditions qui seront indiquées plus loin.

Ces principes sont consacrés, depuis de longues années, par une jurisprudence constante de la Cour de cassation.

2. Personnes ayant qualité pour prétendre à une indemnité. Justifications à fournir par les intéressés. — Bases de la liquidation des indemnités. — Nous n'avons rien à ajouter, sur ces divers points, aux

explications données, page 756 et suivantes, au sujet des actions pour retard.

3. **Éléments à prendre en considération dans le règlement de l'indemnité.** — Les éléments sont appréciés, dans chaque cas particulier, par le juge du fait.

Cependant quelques indications générales sont nécessaires.

a. Évaluation des déchets de route. — Certaines marchandises ne peuvent voyager sans subir un déchet de route, par l'effet de l'humidité, de l'évaporation, du vent, de la trépidation.

Les déchets de cette nature ne sont fixés et ne sont susceptibles de l'être par aucun règlement : ils dépendent en effet de la longueur du parcours, du climat, des circonstances atmosphériques, des véhicules employés au transport. Les tribunaux décident, à propos de chaque espèce, si le déficit constaté dans le poids ou la quantité des marchandises à leur arrivée est dû à la nature propre de ces marchandises ou à la faute de la Compagnie. Quand il ne dépasse pas la limite normale, la Compagnie reste indemne; quand au contraire il excède cette limite, la Compagnie est responsable de l'excédent (Cour de cassation, 5 novembre 1883, Cie de Bône à Guelma contre Cellerin).(1).

On peut consulter utilement :

1° Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 9 octobre 1862, admettant un creux de route de 1 °/₀ pour des vins; un arrêt de la cour de Paris, du 15 juillet 1869 (Cie du Nord de l'Espagne contre Benédit), admettant 3 °/₀ sur une expédition d'oranges de diverses gares d'Espagne à Ivry; un jugement du tribunal de commerce de Metz, du 22 septembre 1869 (Cie de l'Est contre Rouyer), admettant un creux de route de 1 °/₀ pour des alcools du Nord à destination de Metz; un arrêt de la cour de Paris, du 9 décembre 1875 (Cie de l'Est contre Hannier), admettant un déchet de route de 2 °/₀ pour de la houille expédiée de la Belgique vers Reims; et un arrêt semblable de la même cour, du 5 décembre 1863 (Tainturier contre Cie de l'Ouest);

2° Le tableau suivant donné à titre de renseignement dans le dictionnaire de M. Palaa et reproduit par M. Sarrut :

(1) Autrefois plusieurs cours ou tribunaux ont refusé aux Compagnies le bénéfice du déchet de route, dont jouissait le roulage; mais depuis, la jurisprudence s'est fixée dans un sens plus conforme à l'équité.

	PARCOURS DE 200 KM. et au-dessus	PARCOURS au-delà DE 200 KM.	MAXIMA
DÉCHETS PAR COULAGE			
Eaux-de-vie et spiritueux; bières, cidres, boissons; vins, vinaigres en fûts.....	2 %	1 % par 100 km.	5 % en été. 4 % en hiver.
Huiles, essences.....	2 %	—	6 % en été. 4 % en hiver.
Mélasse et miel.....	1 %	—	6 % en été. 4 % en hiver.
Suif, saindoux, graisses, vins de liqueurs, goudrons.....	1 %	—	4 % en été. 3 % en hiver.
DÉCHETS PAR DESSICCATION			
Bois de teinture effilé; racines; bois de réglisse; éponges, liège; chiffons en balle; cornes.....	2 %	—	4 % en été. 3 % en hiver.
Avoines, graines fourragères et oléagineuses, houblons, chanvres bruts, sucres bruts, laines, salpêtres, gomme.....	2 %	1 % par 200 km	4 % en été. 3 % en hiver.
Blé, orge, seigle; riz, sagou; graines fourragères et oléagineuses en double sac; fécules, farines; légumes secs; résines solides; épicerie, droguerie; chicorée en tonneaux; vergeoises; coton en balles; ferraille, fonte brute, vieux plomb; nacre et perle en coquille brute.....	1 %	1 % par 200 km.	3 % en été. 2 % en hiver.
DÉCHETS SPÉCIAUX			
Sel gemme.....	1 %	1 % par 200 km	
Marrons, châtaignes.....	1 % par 2 jours		6 %.

b. Évaluation de la perte ou de l'avarie en cas de déclaration de valeur. — L'or, l'argent, le platine, les bijoux, les pierres précieuses et autres valeurs ne sont transportés qu'en grande vitesse; il sont taxés ad valorem. Le plaqué d'or ou d'argent, le mercure, les bijoux, les broderies, les dentelles, les pierres précieuses et les objets d'art sont taxés de même, quand leur transport a lieu en grande vitesse.

Chaque expédition est accompagnée d'un bulletin mentionnant la valeur de l'article. Il est stipulé, dans les conditions d'application des tarifs généraux, qu'en cas de perte la Compagnie n'est pas tenue de rembourser au delà de la somme déclarée.

La déclaration doit être tenue pour sincère; il appartient, d'ailleurs, à la Compagnie de la vérifier et d'user à cet effet des droits qu'elle s'est formellement réservés (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de

navigation contre Cie du Midi et autres; — 1er juillet 1876, Sellenet contre Administration des contributions indirectes) (1).

C'est donc cette déclaration qui doit servir de base à l'estimation du préjudice, à moins que la Compagnie ne fasse la preuve d'une fraude commise par l'expéditeur (Cour de cassation, 14 mars 1883, Cie de l'Est contre Latscha; — cour de Paris, 20 juillet 1883, et Cour de cassation, 11 août 1884, Giruit contre Cie de P.-L.-M.).

Le même principe trouve son application, même en ce qui concerne les objets non passibles d'une taxe ad valorem, pour lesquels l'expéditeur a fait une déclaration de valeur officiellement constatée et résultant par exemple d'une mention sur le récépissé (Cour de Paris, 5 janvier 1872, Cie du Nord contre Hamilton; — Cour de cassation, 14 mars 1883, Cie de l'Est contre Latscha).

c. Estimation de la perte ou de l'avarie en cas de non-déclaration de valeur. — La déclaration de valeur n'est pas exigible pour les marchandises qui ne sont pas soumises à la taxe ad valorem (Cour de cassation, 10 mars 1869, Cie d'Orléans contre Vallant; — 4 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Villedieu et Juif et Bertrand; — 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Louis; — 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot).

Les tribunaux doivent alors baser leur décision sur les éléments que la loi met à leur disposition, en matière commerciale. Ils ont notamment à se référer à la lettre de voiture ou au récépissé qui en tient lieu et qui, à défaut de valeur, indique du moins la nature et le poids des marchandises transportées.

En effet, les conditions générales d'application des tarifs obligent l'expéditeur à fournir à l'appui de chaque expédition un bulletin contenant, entre autres mentions, celle « du nombre, du poids et de la nature des colis »; cette indication, nécessaire pour l'assiette de la taxe, doit être reproduite sur le récépissé, aux termes de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, de l'article 49 du cahier des charges et de l'article 102 du Code de commerce. La lettre de voiture ou le récépissé qui en tient lieu, étant l'instrument même du contrat de transport, constitue la pièce

(1) Par un arrêt du 26 juillet 1881 (Cie de l'Ouest contre Meslé), la cour de Rennes a jugé que, pour les objets de finances et valeurs qui ne peuvent être envoyés à découvert et qui doivent, au contraire, être renfermés dans des enveloppes scellées, la Compagnie n'avait pas à vérifier la déclaration et que sa seule obligation était de remettre les colis intacts. Cela est inexact; les conditions générales d'application des tarifs réservent explicitement et d'une manière générale le droit de la Compagnie (Cour de Paris, 20 juillet 1883, Giruit contre Cie de P.-L.-M. et Cie des allumettes chimiques).

essentielle de l'instruction (Cour de cassation, 12 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Sauvaget; — Cour de cassation, 26 janvier 1886, Cie du Nord de l'Espagne contre Cie d'Orléans et Perrot; — cour de Paris, 6 janvier 1873, Cie de l'Ouest contre Couton). Le juge doit donc s'attacher à ses énonciations, sauf, bien entendu, le cas de fraude ou celui d'erreur manifeste, résultant par exemple d'un rapprochement entre le nombre et le poids des colis (Cour de cassation, 6 avril 1869, Belin contre Cie d'Orléans) (1).

Les tribunaux peuvent également se reporter aux factures adressées par l'expéditeur au destinataire (Cour de Nîmes, 2 juillet 1873, Cie du Nord contre Guérin frères. — Tribunal de commerce de Lyon, Louis contre Cie de P.-L.-M., jugement confirmé par la Cour de cassation, le 11 juin 1872). Ils peuvent encore consulter les acquits-à-caution, pour les marchandises qui en comportent (Tribunal de commerce de Metz, 22 septembre 1869, Cie de l'Est contre Rouyer). Mais ils ne doivent pas oublier que les Compagnies ne sont pas appelées à contrôler l'exactitude de ces pièces et que, dès lors, leurs indications ne sauraient prévaloir contre les chiffres inscrits sur la lettre de voiture pour la quantité et le poids des objets transportés (Cour de cassation, 31 décembre 1877, Cie du Midi contre Turniquet fils et Cie).

C'est d'ailleurs à celui qui actionne la Compagnie qu'incombe la preuve de la valeur des objets perdus ou de l'avarie subie par la marchandise (Arrêts précités de la Cour de cassation, du 10 mars 1869, du 4 juin 1872 et du 11 juin 1872).

d. Conséquences des fausses déclarations. — L'une des bases de la classification et, par suite, de la tarification, du moins pour la petite vitesse, est la valeur des marchandises : il a paru sage de proportionner la taxe à cette valeur, afin de réduire le prix de transport des matières pondéreuses et afin de tenir compte des risques plus ou moins considérables qui pèsent sur la Compagnie, ainsi que de l'étendue des soins à donner à la marchandise.

Aussi l'autorité judiciaire a-t-elle toujours admis qu'une déclaration inexacte de la nature des objets transportés constituait, de la part de l'expéditeur, une faute dont il devait supporter les conséquences. La Compagnie règle ses soins et sa surveillance d'après la nature de la marchandise et la taxe perçue : il serait souverainement injuste de la rendre respon-

(1) Si la lettre de voiture n'énonce que le poids et non le contenu, le voiturier ne peut être tenu de faire état que de la différence entre le poids livré et le poids reçu; le tribunal ne peut le condamner à payer un déficit calculé sur la contenance (Cour de cassation, 26 janvier 1886).

sable sans restriction d'un accident qu'elle aurait peut-être évité, si elle avait été plus exactement renseignée; cette iniquité serait d'autant plus manifeste qu'elle n'a point reçu la rémunération à laquelle elle avait droit aux termes de ses tarifs homologués. D'ailleurs, l'article 1150 du Code civil limite les dommages-intérêts à ce qui a été prévu ou pu être prévu lors du contrat. S'inspirant de ces considérations, la Cour suprême a, par un arrêt du 14 août 1883 (Cie du Nord contre Videcoq et Danten), cassé un jugement qui avait alloué une indemnité pour avarie d'une statue, alors que la caisse contenant cette statue avait été faussement déclarée comme colis d'effets d'habillement. Elle avait statué dans un sens analogue, le 7 août 1867 (Hanoteau contre Cie du Nord). La cour de Paris a, le 14 juin 1875 (Barbe contre Cies du Midi et de P.-L.-M.), confirmé un jugement du tribunal de commerce de la Seine fondé sur le même principe.

Est-ce à dire que toute indemnité doive être refusée ? Non, sans aucun doute. Mais l'indemnité doit être déterminée dans la limite des obligations que la Compagnie a entendu contracter (Cour de cassation, 27 décembre 1876, Cie de l'Est contre Gérard et Courtois et Cie) et calculée, en conséquence, d'après la déclaration (Cour de Bordeaux, 29 février 1872, Cie d'Orléans contre Touchez; — tribunal de commerce de la Seine, 23 novembre 1872, Bresnier contre Cie de P.-L.-M.).

Parmi les fausses déclarations, on doit signaler spécialement celles qui tendent à soustraire la marchandise au paiement de la taxe ad valorem. L'indemnité due en pareil cas doit être calculée conformément à la règle que nous venons d'exposer (Cour de cassation, 27 décembre 1876, Cie de l'Est contre Gérard et Courtois et Cie; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danten). Si la taxe effectivement perçue n'a pas été inférieure à celle qui serait résultée de l'application du tarif ad valorem et si la déclaration inexacte n'a pas été de nature à réduire les soins donnés à la marchandise par la Compagnie chargée du transport, l'indemnité pourra ne pas subir de réduction (Cour de cassation, 27 décembre 1876) (1).

c. Estimation des dommages-intérêts accessoires. — La perte ou l'avarie de la marchandise peuvent justifier, outre l'allocation de la valeur des objets perdus ou de la somme représentant leur dépréciation: 1° le remboursement total ou partiel des frais de transport, si ces frais ont été acquittés entre les mains de la Compagnie; 2° le paiement de dommages-intérêts accessoires.

(1) Nous citons cet arrêt, eu égard aux motifs qui y sont insérés. En fait, le tribunal avait réduit l'indemnité et son jugement a été maintenu; mais la Cour de cassation n'avait à statuer que sur un pourvoi de la Compagnie tendant au refus de tous dommages-intérêts.

Il est certain que, si la marchandise a été perdue par la faute de la Compagnie, celle-ci ne peut prétendre à conserver le salaire d'un service qu'elle n'a pas rendu.

Quant aux dommages-intérêts accessoires, nous avons dit, à propos des actions pour retard, quelles règles doivent présider à leur détermination. Ils doivent être maintenus dans les limites prévues ou susceptibles de l'être lors du contrat et ne correspondre qu'à des suites immédiates et directes de l'inexécution de la convention. Nous ne reviendrons pas sur les indications données, page 759, à ce sujet (1).

4. Laissé pour compte. — Ainsi qu'il a été expliqué, page 759, le laissé pour compte peut être ordonné par les tribunaux. Toutefois l'autorité judiciaire restreint cette mesure au cas où le destinataire ne peut plus employer utilement la marchandise.

Par un arrêt du 27 décembre 1881 (Cie de P.-L.-M. contre Guès, Rose et Barral), la Cour de cassation a confirmé un jugement qui avait laissé pour compte à la Compagnie des foins avariés.

Le tribunal de commerce de la Seine a rejeté, le 2 mai 1868 (Arnould contre Cie du Nord), une demande tendant à laisser pour compte à la Compagnie des spiritueux dont la qualité avait été altérée : le destinataire, négociant en vins et eaux-de-vie, était, en effet, mieux à même de tirer partie de la marchandise.

Le tribunal de commerce de Bordeaux a rendu, le 22 octobre 1874 (Laurin fils et Dagnial contre Cie d'Orléans), une décision semblable, où on lit le considérant suivant : « Attendu qu'aux termes d'une jurisprudence constante, il ne peut y avoir abandon qu'en matière d'assurances « maritimes, à moins que la marchandise n'ait péri ou ne soit devenue « sans emploi dans les mains de l'expéditeur, par la faute du transporteur..... » L'avarie se bornait à un déficit sur une barrique d'eau-de-vie.

5. Fixation forfaitaire ou limitation de l'indemnité par une clause des tarifs.— En énumérant les conditions d'application des tarifs spéciaux, nous avons indiqué celle de la fixation à forfait ou de la limitation de l'indemnité pour perte ou avarie.

Cette clause n'a rien d'illicite, ni de contraire à l'ordre public. L'an-

(1) Voir, par exemple, un arrêt de la Cour de cassation du 26 août 1884 (Cie de l'Ouest contre Poupinet).

cienne législation française l'avait consacrée : car l'article 62 de la loi du 24 juillet 1793 fixait à 150 livres l'indemnité à payer par les messageries nationales, en cas de perte d'un paquet, ballot, etc., ou en cas d'avarie, si le montant du dommage ne pouvait être apprécié.

Elle est peu usitée aujourd'hui en France. On la trouve cependant dans le tarif des colis postaux et des colis non postaux (1) en grande vitesse, ainsi que dans divers tarifs internationaux. La Cour de cassation a rendu à diverses reprises des arrêts par lesquels elle en a reconnu la légalité (31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres ; — 25 août 1875, Cie d'Alsace-Lorraine contre Adler et Rousseau ; — 14 août 1876, Cie de l'Est contre Lévy ; — 14 juin 1878, Cie de l'Est contre Camion et autres ; — 25 juillet 1881, Cie du Nord contre Virchaux ; — 21 février 1887, Cie du Midi contre Dutet et Alric) (2).

Elle ne permet pas l'allocation d'une indemnité supérieure au chiffre forfaitaire ou au maximum qui y sont stipulés, même sous la forme de dommages-intérêts accessoires (Mêmes arrêts et jugements conformes de plusieurs tribunaux).

Ainsi que nous l'avons vu dans l'étude consacrée aux tarifs étrangers, la clause limitative de la responsabilité des Compagnies existe dans plusieurs pays voisins, notamment en Allemagne, en Autriche-Hongrie et en Belgique, et s'y applique même aux tarifs généraux.

En France, la législation commerciale et les actes organiques relatifs aux chemins de fer ne la rendent guère admissible que pour les tarifs spéciaux. Le monopole de fait dont jouissent les Compagnies ne se prête pas à des restrictions de leur responsabilité, pour les transports effectués aux conditions des tarifs généraux. Au contraire, limitées aux tarifs spéciaux, ces restrictions sont très légitimes ; elles constituent l'une des conditions mises à la réduction des taxes ; elles rentrent ainsi dans les prévisions de l'article 48 du cahier des charges ; le public reste libre de les accepter ou de ne pas s'y soumettre ; les conventions librement consenties à cet égard entre les expéditeurs et les Compagnies doivent tenir lieu de loi aux deux parties, en vertu de l'article 1134 du Code civil.

6. **Clause de non-responsabilité pour les transports par tarifs spéciaux.** — *a.* Valeur et portée de la clause. — Nous n'avons que peu de chose à ajouter aux développements dans lesquels nous avons dû entrer, page 361, relativement à la valeur et à la portée de cette clause.

(1) Pour les colis non postaux, le maximum correspond précisément à la plus grande valeur assignée aux objets que les Compagnies admettent au bénéfice du tarif.

(2) Voir aussi les arrêts cités, page 380.

Jusqu'en 1874, la Cour de cassation s'est montrée fort hésitante sur la légalité de la condition de non-responsabilité. Ce n'est qu'à partir de 1874 qu'elle l'a définitivement admise, du moins avec le sens qui lui est attaché aujourd'hui.

Comme nous l'avons vu, les Compagnies sont en principe responsables de l'avarie et de la perte totale ou partielle de la marchandise, aux termes de l'article 1784 du Code civil et des articles 98 et 103 du Code de commerce. La loi a institué contre elles une présomption de faute qui se justifie par la nature même de leur industrie.

Elles sont réputées avoir reçu la marchandise en bon état ; l'expéditeur ne pouvant exercer sur elles aucune action en cours de transport, elles doivent être et sont soumises aux règles édictées pour le dépôt nécessaire. Elles ne peuvent se relever de la présomption qui pèse sur elles, qu'en prouvant le vice propre, le cas fortuit ou la force majeure.

D'après la jurisprudence fermement maintenue par la Cour de cassation depuis 1874, la clause de non-garantie n'affranchit pas les Compagnies de la responsabilité des fautes commises par elles ou par leurs agents, ce qui serait contraire à l'ordre public. Mais elle a pour effet de détruire la présomption de faute et de renverser le fardeau de la preuve : les Compagnies n'ont plus à établir le vice propre, le cas fortuit ou la force majeure, pour dégager leur responsabilité ; il appartient au contraire à l'expéditeur ou au destinataire de prouver qu'elles sont en faute, et c'est seulement à cette condition que leur responsabilité est engagée et qu'elles peuvent être condamnées au paiement de dommages-intérêts.

Ainsi interprétée, la clause de non-garantie n'a plus rien d'illicite et de prohibé par l'article 1133 du Code civil ; elle est conforme aux prévisions de l'article 98 du Code de commerce ; elle constitue l'une des conditions de l'abaissement de taxe consenti par la Compagnie aux termes de l'article 48 du cahier des charges.

Cette interprétation n'apparaît pas nettement, nous le reconnaissons, avec le libellé usuel de la clause ; mais elle est aujourd'hui appuyée sur des monuments si nombreux de jurisprudence, qu'il n'est plus possible de la mettre en doute ni de la contester.

La Cour de cassation de Belgique l'a également consacrée par plusieurs arrêts, dont deux notamment, en date du 7 mai et du 19 novembre 1874, sont cités dans le traité des transports de M. Lanckmann.

Sans anticiper sur l'étude de la législation étrangère, nous croyons devoir faire remarquer immédiatement que le législateur allemand a inscrit dans l'article 424 de son Code de commerce le principe sur lequel est basée la jurisprudence de la Cour de cassation. Cet article proclame la légalité des

stipulations par lesquelles les Administrations de chemins de fer déclinent leur responsabilité :

1° pour les risques inhérents au transport par wagon découvert ;

2° pour les dommages susceptibles de résulter du défaut ou de l'insuffisance de l'emballage ;

3° pour les risques inhérents à la manutention ainsi qu'aux défectuosités du chargement, quand ces opérations sont faites par l'expéditeur ou le destinataire ;

4° pour certaines avaries auxquelles sont plus particulièrement exposées des matières déterminées ;

5° pour les risques inhérents au transport des animaux ;

6° pour la perte ou l'avarie des marchandises convoyées, du moins en ce qui concerne les risques que le convoyage avait pour objet d'écarter.

Puis il ajoute : « Lorsqu'une des stipulations permises par le présent « article est établie, il est en même temps présumé établi et maintenu jus- « qu'à preuve contraire qu'un dommage survenu, qui pouvait résulter du « risque non assumé, en est effectivement résulté. S'il est prouvé que le « dommage a été causé par la faute de l'Administration de la ligne ou de « ses agents, l'irresponsabilité ne peut en être reconnue dans aucun des « cas prévus par le présent article. »

b. Applications. cas particulier du transport par wagons découvert. — La clause de non-garantie a pris, pour ainsi dire, le caractère d'une clause de style dans les tarifs spéciaux, en ce qui concerne les déchets ou avaries de route ; elle a également pris place dans un certain nombre de tarifs, en ce qui concerne la perte totale. Son application a donné lieu à des litiges très fréquents entre les Compagnies et les expéditeurs ou les destinataires.

Nous ne reprendrons pas ici la longue énumération des arrêts de la Cour de cassation cités page 362 et suivantes. Nous nous bornerons à en déduire quelques indications générales.

Les contestations les plus nombreuses ont été suscitées par l'avarie des marchandises transportées en wagon découvert, sous l'action de la pluie, du soleil et de la gelée. Il y a lieu de distinguer trois cas :

1° celui où la fourniture et l'emploi des bâches sont à la charge de l'expéditeur ;

2° celui où le bâchage est encore fait par l'expéditeur, mais où les bâches sont fournies par la Compagnie ;

3° celui où la Compagnie se réserve toute l'opération.

Dans le premier cas, l'expéditeur ne peut évidemment s'en prendre

qu'à lui-même du dommage résultant de ce que la marchandise n'a pas été couverte ou l'a été insuffisamment (Cour de cassation, 31 mars 1874, Cie de P.-L.-M. contre Haas, Hersent et autres; — 28 décembre 1875, Dayraud contre Cie du Midi ; — 7 août 1878, Cie du Midi contre Alaux) (1).

Dans le second cas, si les bâches sont en mauvais état, la responsabilité de la Compagnie peut être engagée (Cour de cassation, 27 décembre 1881, Cie de P.-L.-M. contre Guès, Rose et Barral).

Dans le troisième cas, la Compagnie peut, à fortiori, se rendre passible d'une condamnation, si l'opération du bâchage est mal faite ou si les bâches sont en mauvais état (Cour de cassation, 24 mai 1882, Cie du Midi contre Despaux et Cie).

A peine est-il nécessaire d'ajouter que, si le transport en wagon découvert n'était pas stipulé au tarif spécial et si l'emploi de ce genre de véhicules amenait une avarie, le transporteur serait tenu d'en indemniser l'expéditeur ou le destinataire, sauf le vice propre, le cas fortuit ou la force majeure.

c. Faute résultant d'un défaut dans les soins donnés a la marchandise. — Aux termes de l'article 1782, les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les dépositaires; l'article 1927 leur impose, en conséquence, l'obligation d'apporter à la garde de ces choses les mêmes soins qu'à celle des choses qui leur appartiennent; cette obligation est d'autant plus étroite, d'après l'article 1928, qu'il s'agit d'un dépôt salarié. L'autorité judiciaire n'a cessé de rappeler les règles édictées par le Code civil; nous citons au hasard, comme se référant à des transports par tarifs généraux, les arrêts suivants de la Cour de cassation : 17 janvier 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Kennig), eau de fleurs d'orangers avariée par la gelée ; — 9 décembre 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Potot), bœuf ayant souffert, faute de paille dans le wagon ; — 21 juillet 1873 (Cie de l'Ouest contre Larcher), marchandises pillées par l'ennemi ; — 16 mai 1876, Cie de l'Ouest contre Lamier et Cie d'Orléans à Rouen), écorces de chêne avariées par un transbordement à la limite des réseaux de l'Ouest et d'Orléans à Rouen.

Parmi les espèces que nous venons de citer, la dernière est particulièrement intéressante. La Compagnie de l'Ouest invoquait le droit, qui ne lui était pas contesté, de refuser l'envoi de ses wagons sur la ligne d'Or-

(1) Nous ne citons, autant que possible, que des arrêts postérieurs à 1874, époque à partir de laquelle la jurisprudence de la Cour de cassation s'est définitivement fixée sur le sens de la clause de non-garantie.

léans à Rouen. Néanmoins, et au point de vue spécial de ses rapports avec les expéditeurs, la Cour de cassation a vu dans l'usage de cette faculté une faute de nature à engager la responsabilité de la Compagnie, qui n'avait pas employé tous les moyens en son pouvoir pour assurer la conservation de la marchandise.

La clause de non-garantie ne relève point les Compagnies du devoir qui leur incombe, et le défaut de soins est une faute de leur part, toutes les fois que ces soins n'ont rien d'exceptionnel et d'incompatible avec les nécessités du service (Cour de cassation, 24 mai 1882, Cie du Midi contre Despaux et Cie, mouille provoquée par un bâchage défectueux et par le mélange de sacs secs avec des sacs mouillés; — 9 janvier 1884, Cie de P.-L.-M. contre Nègre, sucre déposé sur le sol et avarié par la pluie; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Bernodat, objets de fonte brisés faute de soins dans la manipulation; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Geoffroy-Jobard, espèce analogue; — 1er février 1887, Cie de l'Est contre Nanquette, bris d'objets résultant d'un défaut de soins du personnel).

Mais, pour les transports aux conditions des tarifs spéciaux, comme pour les transports aux conditions des tarifs généraux, les Compagnies ne peuvent être recherchées, quand elles ont donné à la marchandise les soins d'un bon père de famille; les expéditeurs et les destinataires seraient mal fondés à exiger d'elles des précautions exceptionnelles, dont elles ne trouveraient pas la rémunération dans la taxe perçue ou auxquelles ne se prêteraient pas les nécessités du service (Cour de cassation, 24 juillet 1877, Cie de l'Est contre Boichet, pommes de terre laissées sans abri dans la gare d'arrivée et avariées par la gelée; — 17 mai 1882, Cie de P.-L.-M. contre Faye, et 17 mai 1882, Cie de l'Est contre Weiss, fleur d'oranger avariée par la gelée, quoique transportée dans un wagon clos et couvert; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danten, statue faussement déclarée comme effet et avariée par un choc; — 5 mars 1884, Cie du Midi contre Nègre et Rommel frères, coulage de spiritueux dû à une défectuosité du fût, que l'expéditeur et le destinataire reprochaient à la Compagnie de ne point avoir remarquée et réparée en cours de transport; — 4 février 1885, Administration des chemins de fer de l'État contre Laurent et Marot, coulage de spiritueux par le desserrage des cercles d'un fût sous l'action de la température; — 22 avril 1885, Cie de l'Est contre Viard et Milan, espèce analogue). Il est certain, en effet, que l'on ne peut obliger, par exemple, les Compagnies à apporter à la manipulation d'un colis déclaré et payant comme caisse d'effets les mêmes soins qu'à la manipulation d'un colis déclaré et payant comme caisse d'objets d'art; on ne peut davantage les forcer à exercer, en cours de route, une surveil-

lance incessante sur des fûts, pour examiner s'ils se maintiennent en bon état et pour les réparer au besoin; on ne peut les contraindre à prendre des précautions exceptionnelles pour empêcher le desserrage des cercles d'un tonneau sous l'action de la température et leur imputer une faute de ce chef, quand le transport a eu lieu en wagon clos et couvert, et quand on ne relève d'ailleurs contre elles aucune autre circonstance particulière.

d. Nécessité d'une faute précise et déterminée pour engager la responsabilité de la Compagnie. — Pour que la clause de non-garantie ne libère pas le transporteur, il ne suffit point d'allégations vagues et indéterminées; il faut des faits précis et bien établis.

Parmi les nombreux arrêts de la Cour de cassation qui ont rappelé les tribunaux à l'observation de cette règle et que nous avons cités, page 365 et suivantes, nous signalerons particulièrement les suivants : 30 mai 1877 (Cie de P.-L.-M. contre Gouirand et Schœffholtz), induction tirée du bon état d'un fût lors de l'expédition et de l'importance du coulage; — 4 août 1880 (Cie de l'Est contre de Grandrut), présomption de faute déduite d'un incendie, sans preuve d'aucun fait mettant la responsabilité de cet incendie à la charge de la Compagnie; — 4 août 1880 (Cie d'Orléans contre Marty et Hérisson), imputation vague de négligence à l'occasion d'un coulage de vins; — 2 février 1881 (Cie du Midi contre Nègre), simple affirmation du défaut de soins pour un coulage de vin; — 23 août 1881 (Cie de l'Est contre Desthorest), simple affirmation de négligence pour un manquant d'emballages vides; — 30 novembre 1881 (Cie du Midi contre Péponey), induction tirée de l'acceptation de la marchandise sans réserve et de l'importance de l'avarie; — 3 janvier 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Varaldi), affirmation vague d'un défaut de soins; — 23 mai 1883 (Cie du Nord contre Lamourette et Leroux frères et Fourré), induction tirée de la remise de la marchandise en bon état lors de l'expédition; — 5 novembre 1883 (Cie de Bône à Guelma contre Péclat-Maunder), présomption basée sur des fautes trop souvent constatées dans le transport des marchandises par la Compagnie; — 19 novembre 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Flory), affirmation sans fait précis; — 11 février 1884 (Cie de P.-L.-M. contre Turret), induction fondée sur l'étendue restreinte du parcours, ainsi que sur le poids, le volume et la destination du colis; — 9 mars 1886 (Cie de l'Est contre Chuchu), présomption de faute déduite de la nature d'un objet brisé, mais ne s'appuyant sur aucun fait constaté à la charge de la Compagnie; — 29 mars 1886 (Cie de P.-L.-M. contre Benoît), espèce analogue; — 5 mai 1886 (Cie d'Orléans contre Barroumes), présomption de mauvaise construction déduite de la strangulation d'un animal, mais ne s'appuyant sur aucun fait; — 3 novembre

1886 (Cie de P.-L.-M. contre Duprez), simple affirmation d'un défaut de surveillance.

Si, jusqu'à preuve contraire, les marchandises expédiées aux conditions des tarifs généraux doivent être réputées avoir été reçues en bon état par la Compagnie, quand celle-ci n'a point fait de réserves, il n'en est plus de même pour les marchandises expédiées sous clause de non-garantie. Le fardeau de la preuve incombant à l'expéditeur, la Compagnie n'a plus le même intérêt à procéder aux vérifications et peut par suite s'en dispenser (Cour de cassation, 6 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Stable et Cie; — 30 novembre 1881, Cie du Midi contre Péponey; — 26 août 1884, Cie de l'Ouest contre Poupinet).

L'acceptation d'une expertise instituée, non seulement pour déterminer l'importance de l'avarie, mais surtout pour en reconnaître l'existence et en rechercher les causes, ne peut faire préjuger contre la Compagnie l'abandon du bénéfice de la clause de non-garantie et la reconnaissance d'une faute (Cour de cassation, 30 janvier 1883, Cie du nord contre Pers et Fiévet; — 9 avril 1883, Cie du Nord contre Duflot). Il en serait de même, soit d'une simple constatation contradictoire de l'avarie, ne préjudiciant en rien aux droits des parties (Cour de cassation, 5 novembre 1883, Cie de Bône à Guelma contre Péclat-Maunder), soit de la promesse de procéder à des recherches, d'examiner la réclamation et de lui donner une solution à bref délai, cette promesse ne pouvant être assimilée à un aveu (Cour de cassation, 19 novembre 1883, Cie de P.-L.-M. contre Flory).

A plus forte raison, le simple fait d'une constatation de la Compagnie, à laquelle le destinataire n'a point été appelé contradictoirement, ne saurait être opposé utilement comme un motif de déchéance (Cour de cassation, 6 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Stable et Cie; — 10 décembre 1878, Cie d'Orléans contre Chapon).

c. Moyens de preuve de la faute. — Ni l'expertise judiciaire, ni les mesures prévues par l'article 106 du Code de commerce, ne sont indispensables pour établir la faute de la Compagnie. Les tribunaux peuvent juger d'après des enquêtes; d'après des procès-verbaux d'agents publics, attestant les faits dont leurs fonctions les appellent à connaître (Cour de Paris, 26 mars 1884, Picot contre Cie du Nord); d'après des présomptions graves, précises et concordantes (Art. 1353 du Code civil. — Cour de cassation, 10 juin 1884, Cie de l'Est contre Dormoy et Remy-Noisette, déduction tirée du rapprochement entre la nature de l'avarie et les bonnes conditions de l'emballage; — 11 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Giruit, présomption déduite de la vérification au départ et de la diminution impor-

tante de poids en cours de route ; — 1er février 1887, Cie de l'Est contre Nanquette et Cie, induction tirée de la nature des avaries).

La cour de Paris a dû toutefois rappeler, par son arrêt précité du 26 mars 1884, qu'aux termes de l'article 24 du décret du 14 juin 1813, les huissiers ne sont pas qualifiés pour procéder, dans les gares, à la constatation de l'état des arrivages.

7. **Bulletin de garantie souscrit par l'expéditeur.** — Conformément aux conditions générales d'application des tarifs, les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer, non plus que d'accepter celles dont l'emballage est défectueux et qui présentent une trace évidente de détérioration.

Aussi les Compagnies exigent-elles, en pareil cas, lorsqu'elles ne croient pas devoir se refuser au transport, la souscription d'un bulletin de garantie détruisant la présomption de faute instituée contre elles par le Code civil et le Code de commerce et couvrant ainsi leur responsabilité.

Le Ministre des travaux publics a refusé, par dépêche du 10 novembre 1875, d'attacher la sanction administrative à la formule que les Compagnies lui avaient soumise dans ce but, pour être apposée sur les récépissés.

Le bulletin de garantie n'en est pas moins licite (Cour de cassation, 9 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Blanc ; — 13 avril 1874, Cie de P.-L.M. contre Fabry et autres ; — 3 mai 1876, Chalamel et Molin contre Tronel et Cie de P.-L.-M. ; — 19 juillet 1876, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cabasson et Cies de l'Est et de P.-L-M. ; — 11 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Rouillé et Bourcier ; — 10 décembre 1878, Cie de P.-L.-M. contre Milhaud, Fénelon et Cie et Jolimay et Cie ; — 18 août 1880, Cie de P.-L.-M. contre Fieux).

La production de ce bulletin peut dégager la Compagnie de toute présomption de faute et par suite de toute responsabilité (Cour de cassation, arrêts précités des 9 juillet 1872, 13 avril 1874, 19 juillet 1876, 3 mai 1876, 11 avril 1877 et 18 août 1880).

Il est opposable à tous et en particulier au destinataire, puisqu'il tend à établir la non-culpabilité du transporteur et que d'ailleurs l'expéditeur stipule non seulement pour lui, mais encore pour le destinataire (Cour de cassation, arrêts précités.)

Toutefois, il ne peut valoir que pour les effets produits par les causes qui l'ont motivé ; ainsi un bulletin signé pour défaut d'emballage ne prévaudra pas contre une avarie résultant de la faute de la Compagnie dans la manutention (Cour de cassation, 13 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Avy et Passemard, Coste et Cie) ; un bulletin déchargeant la Compagnie de toute responsabilité pour avaries, retard, interruption ou cessation de

transport, ne s'appliquera pas au cas de vol (Cour de cassation, 4 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Pégat) (1).

Il importe d'ailleurs que la garantie soit bien précise et porte expressément sur les conséquences éventuelles des circonstances qui ont amené la Compagnie à l'exiger. Sinon, elle équivaudrait à une restriction illicite de la responsabilité édictée par le Code civil et le Code de commerce et à une modification des tarifs dûment homologués. C'est ce qu'a jugé avec raison le tribunal de commerce de Nevers, le 23 novembre 1868, par un jugement dont nous sommes loin, d'ailleurs, d'adopter tous les motifs.

En traitant de la responsabilité pour retard (page 765), nous avons fait remarquer que la suspension des règles relatives à ces délais, même par acte administratif, ne pouvait avoir pour effet de mettre le destinataire à la discrétion de la Compagnie et que, dans chaque espèce, les tribunaux avaient à apprécier si la durée du transport n'avait pas excédé les limites normales. Nous avons cité de sages applications de ce principe faites, à diverses reprises, par l'autorité judiciaire, alors même que la Compagnie avait exigé la souscription d'un bulletin portant la mention « sans garantie de délai ». Des principes analogues régissent la matière des bulletins de garantie pour avaries.

Notons enfin qu'en général le bulletin de garantie, constituant une annexe au contrat de transport, doit être fait en double comme le récépissé. Cependant la Cour de cassation a décidé que, si, du consentement de l'expéditeur, cette pièce a été rédigée en un seul exemplaire, il y a là pour la Compagnie un titre qui lui appartient et dont personne ne peut la déposséder (15 mars 1882, Sentupéry et fils contre Cie de l'Est).

8. **Tarifs avec surtaxe d'assurance contre les pertes ou avaries.** — Nous avons indiqué précédemment que, dans plusieurs pays étrangers, la responsabilité des Compagnies, en cas de perte ou d'avarie, est limitée à un chiffre maximum, sauf déclaration de valeur par l'expéditeur et paiement d'une surtaxe correspondante.

Cette clause se trouve par suite insérée dans des tarifs internationaux.

Certains transports mixtes par terre et par mer la comportent également, au moins pour le trajet maritime.

Si cette assurance n'est pas applicable d'office et si l'expéditeur n'a pas demandé expressément la garantie contre les risques qu'elle était destinée à couvrir, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même des effets de sa négligence (Cour de cassation, 30 janvier 1884, Cie de l'Ouest contre Galbrun).

(1) Dans cette espèce, la garantie étendue aux conséquences d'un vol ou d'une infidélité d'un agent de la Compagnie eût été illicite.

9. **Exception tirée de l'antériorité de l'avarie.** — La présomption de faute instituée contre les Compagnies, pour les transports effectués aux conditions des tarifs généraux, tombe naturellement, si elles prouvent que l'avarie était antérieure à l'expédition (Cour de cassation, 9 juillet 1879, Cie de P.-L.-M. contre Devic et Cie ; — 6 août 1879, Cie de l'Est contre Hardy et autres. — Cour de Paris, 28 juin 1873, Ebel et Cie de l'Ouest contre Mayer).

Cette preuve peut résulter, par exemple, soit d'une expertise amiable faite à l'arrivée, en présence du chef de gare et du destinataire ou de l'un de ses représentants, soit d'une expertise faite également à l'arrivée, en vertu de l'article 106 du Code de commerce (Mêmes arrêts).

A fortiori en est-il ainsi, quand il ne s'est pas formé de contrat de transport (Cour de cassation, 4 juillet 1876, Baisset contre Cie de P.-L.-M.).

10. **Exception tirée du vice propre de la marchandise ou de la faute de l'expéditeur.** — *a.* Effet du vice propre ou de la faute de l'expéditeur. — L'article 103 du Code de commerce libère le voiturier de toute responsabilité pour le vice propre de la marchandise.

L'autorité judiciaire a fait de nombreuses applications de cette règle, notamment pour des défauts de conditionnement ou d'emballage. Il suffira de citer les arrêts suivants de la Cour de cassation :

— coulage par suite du mauvais conditionnement d'un fût : 25 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Gobby et Lavelle ; — 20 février 1878, Cie de P.-L.-M. contre Girard ; — 5 février 1879, Cie de P.-L.-M. contre Azémar et Cie du Midi ; — 9 juillet 1879, Cie de P.-L.-M. contre Allo et Cie de P.-L.-M. contre Devic et Cie du Midi ; — 30 novembre 1881, Cie de P.-L.-M. contre Lapalud et Déchet ;

— coulage par suite d'un bouchage défectueux de bouteilles : 23 mars 1880, Cie de P.-L.-M. contre Rovighi ;

— destruction par un incendie de matières spontanément inflammables : 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert ;

— fuite d'un chien contenu dans une caisse dont le couvercle ne présentait pas la solidité voulue : 5 juin 1878, Cie de l'Ouest contre Beuzebosc.

La faute de l'expéditeur produit naturellement les mêmes effets.

b. Preuve du vice propre ou de la faute de l'expéditeur. — La preuve du vice propre incombe au voiturier, toutes les fois que le transport se fait aux conditions d'un tarif sans clause de non-garantie. Il est présumé coupable : c'est à lui qu'incombe le soin de détruire cette présomption, par exemple en produisant un bulletin de garantie (Cour de cassation, 18 août 1880, Cie de P.-L.-M. contre Fieux).

c. Cas de faute de la compagnie. — Mais, si la Compagnie est en faute, elle peut perdre le bénéfice de l'excuse du vice propre ou de la faute de l'expéditeur. La Cour de cassation l'a rappelé dans les quatre arrêts suivants, relatifs à des espèces où elle a renvoyé les Compagnies indemnes : 18 juillet 1876, Cie de l'Est contre Robert ; — 5 juin 1878, Cie de l'Ouest contre Beuzebosc ; — 5 février 1879, Cie de P.-L.-M. contre Azémar et Cie du Midi ; — 17 mai 1882, Cie de l'Est contre Faye ; — 17 mai 1882, Cie de l'Est contre Weiss ; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danten.

Il faut que la faute soit précise et déterminée (Arrêts précités du 17 mai 1882 et du 14 août 1883).

L'acceptation du colis, sans observation ni réserve, ne peut prévaloir contre le vice propre dûment établi (Cour de cassation, 25 août 1875, 20 février 1878, 5 février 1879).

La faute peut avoir pour conséquence, soit de rendre la Compagnie entièrement responsable du dommage, soit de donner lieu à un partage de responsabilité entre la Compagnie et l'expéditeur : dans chaque espèce, les tribunaux ont à apprécier l'influence qu'elle a pu exercer sur l'avarie (Cour de cassation, 9 mars 1886, Cie du Nord contre Dumondelle ; — cour de Paris, 11 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Malliary et Labbé).

11. Exception du cas fortuit ou de la force majeure. — *a.* Indication de quelques cas. — Comme le vice propre, le cas fortuit et la force majeure peuvent dégager la responsabilité de la Compagnie quand il est établi que celle-ci ne pouvait s'y soustraire (Art. 1148, 1782, 1784, 1929 et 1954 du Code civil ; 98 et 103 du Code de commerce).

Voici quelques exemples de cas fortuit ou de force majeure :

Naufrage d'un navire (Cour de cassation, 30 janvier 1884, Cie de l'Ouest contre Galbrun) (1) ;

Pillage par l'ennemi, cas prévu par l'article 1954 du Code civil, qui exonère expressément le dépositaire de toute responsabilité pour le vol à main armée (Cour de cassation, 21 juillet 1873, Cie de l'Ouest contre Larcher ; — 17 février 1874, Cie de l'Ouest contre Loutrel et autres ; — 19 août 1874, Meunesson et Cie contre Cies du Nord et de l'Est et Bocca Wulwerick) ;

Destruction par l'ennemi (Cour de Besançon, 24 janvier 1872, Cie de P.-L.-M. contre Bourgeois) ;

Destruction au cours d'une insurrection (Cour de Rouen, 28 novembre 1872, Cie de l'Ouest contre Varin et Cie des entrepôts et magasins généraux de Paris : marchandises détruites dans des magasins où elles avaient été

(1) Voir l'article 1302 du Code civil.

camionnées d'office, en vertu de l'arrêté ministériel du 29 juillet 1870);

Réquisition par l'autorité militaire (Cour de cassation, 15 avril 1873, Cie d'Orléans contre Petit-Descamps : la Compagnie doit alors, aux termes des articles 1303 et 1934 du Code civil, restituer le prix qu'elle a pu recevoir de la chose requise);

Réquisition par la Commune en 1871 (Cour de Rouen, 12 janvier 1872, Deschamps et Cies de P.-L.-M. et de l'Ouest contre Hamel).

Les événements de guerre ne constituent cependant pas nécessairement un cas de force majeure; l'appréciation de leur caractère dépend des circonstances de fait (Cour de cassation, 8 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Tréand).

Il en est de même des insurrections. Si, par exemple, une marchandise reste plus de trois mois dans une gare et y est pillée par des insurgés, la Compagnie est responsable pour ne pas avoir pris les mesures de préservation nécessaires contre un accident qu'il était facile de prévoir (Cour de cassation, 13 décembre 1876, Cie du Nord de l'Espagne contre Fontaine et Cie du Midi).

Une inondation peut créer un cas de force majeure ou au contraire ne pas constituer un cas de cette nature, suivant sa gravité et sa soudaineté. C'est ainsi que le tribunal de commerce de la Seine a renvoyé la Compagnie d'Orléans, le 8 mai 1867, des fins d'une action dirigée contre elle, à l'occasion de la perte de fûts enlevés par une inondation de la Loire, tandis que la Cour de cassation a, par arrêt du 6 janvier 1869 (Cie d'Orléans contre Pestrelle et Gervais), confirmé une condamnation pour perte analogue dans des circonstances où le sauvetage aurait pu être opéré.

A deux reprises différentes, l'autorité judiciaire a refusé de voir un cas de force majeure dans une pluie torrentielle, parce qu'il avait été établi que la Compagnie n'avait pas pris les soins nécessaires (9 janvier 1884, Cie de P.-L.-M. contre Nègre; — 4 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Cerf et Siégel).

Un incendie engage la responsabilité de la Compagnie, si elle ne démontre pas que le fait est purement fortuit, qu'elle n'a pu le prévoir ni l'empêcher, ou tout au moins qu'on ne peut l'attribuer à une faute, à une imprudence ou à une négligence de sa part (Cour de cassation, 23 août 1858, Coindre contre Lefèvre et cons.; — 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot) (1).

La gelée n'a pas le caractère d'un événement de force majeure, si elle devait être prévue eu égard à la saison et si la Compagnie n'a pas pris les

(1) Voir aussi les arrêts de la Cour de cassation déjà cités du 12 janvier 1875 (Cie de l'Est contre Cie le Soleil et Géhin; Piat contre Cie de l'Est; Société des tissus de laine des Vosges contre Cie de P.-L.-M.).

précautions nécessaires (Cour de cassation, 16 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Wolff et autres; — 17 janvier 1872, Cie de P.-L.-M. contre Keunig). Elle est au contraire, dans d'autres circonstances, un cas de force majeure, si elle ne pouvait être prévue, si elle a une intensité exceptionnelle, si la Compagnie a apporté à la marchandise les soins voulus (Cour de cassation, 17 mai 1882, Cie du Midi contre Tombarel frères; — 17 mai 1882, Cie de P.-L.-M. contre Faye; — 17 mai 1882, Cie de l'Est contre Weiss; — 3 janvier 1883, Cie de P.-L.-M. contre Varaldi).

b. Preuve du cas fortuit ou de la force majeure. — La Compagnie est tenue, pour se dégager, de fournir la preuve du cas fortuit ou de la force majeure (Cour de cassation, 23 août 1858, Coindre contre Lefèvre et cons.; — 16 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Wolff et autres; — 8 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Tréand; — 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot).

Toutefois, cette règle ne s'applique point aux transports avec clause de non-responsabilité, puisque la Compagnie n'a plus à détruire la présomption de faute élevée contre elle par le Code civil et le Code de commerce (Cour de cassation, 24 juillet 1877, Cie de l'Est contre Boichet; — 4 août 1880, Cie de l'Est contre de Grandrut).

Il appartient aux tribunaux d'apprécier les circonstances invoquées par la Compagnie et à la Cour de cassation de vérifier les conséquences qui en ont été tirées, au point de vue du droit (Cour de cassation, 19 août 1874, Mennesson et Cie contre Cies du Nord et de l'Est et Bocca Wulwerick).

c. Faute de la compagnie. — Si la Compagnie est en faute, l'événement peut perdre son caractère et ne plus être opposable à l'expéditeur ou au destinataire (Cour de cassation, 23 août 1858, Coindre contre Lefèvre et cons.; — 6 janvier 1859, Cie d'Orléans contre Pestrelle et Gervais; — 16 février 1870, Cie de P.-L.-M. contre Wolff et autres; — 17 janvier 1872, Cie de P.-L.-M. contre Keunig; — 3 juin 1874, Cie de l'Est contre Gaignière et Rollot; — 9 janvier 1884, Cie de P.-L.-M. contre Nègre; — 4 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Cerf et Siégel).

Mais il faut que cette faute, susceptible d'obliger la Compagnie aux termes de l'article 1382 du Code civil, soit précise, déterminée et bien établie; la preuve en incombe au demandeur (Cour de cassation, 15 avril 1873, Cie d'Orléans contre Petit-Descamps; — 21 juillet 1873, Cie de l'Ouest contre Larcher; — 17 février 1874, Cie de l'Ouest contre Loutrel et autres; — 17 mai 1882, Cie du Midi contre Tombarel frères; — 17 mai 1882, Cie de P.-L.-M. contre Faye; — 17 mai 1882, Cie de l'Est contre Weiss;

— 3 janvier 1883, Cie de P.-L.-M. contre Varaldi; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danten).

On ne saurait considérer comme une faute le fait par la Compagnie de ne pas avoir averti l'expéditeur des risques courus par la marchandise, puisque le propre des événements fortuits ou de force majeure est précisément de surprendre le voiturier lui-même; d'ailleurs, aux termes de l'article 1929 du Code civil, si l'une des parties avait une communication à faire, ce serait plutôt l'expéditeur ou le destinataire (Cour de cassation, 21 juillet 1873, Cie de l'Ouest contre Larcher).

Jamais les tribunaux ne doivent écarter l'excuse tirée de la force majeure, sans discuter les motifs invoqués par les deux parties. C'est d'ailleurs l'application d'une règle générale de procédure. (Cour de cassation, 17 mai 1882, Cie du Midi contre Tombarel frères.)

12. **Observations sur le transport des animaux.** — La responsabilité des Compagnies pour le transport des animaux est soumise aux règles générales que nous venons d'exposer. Toutefois, comme ce transport comporte des risques particuliers, quelques indications spéciales ne seront pas inutiles:

a. Tarifs généraux. — Les seules conditions qui méritent d'être signalées sont les suivantes:

1° « Lorsque les chiens voyagent sans être accompagnés, le chargement et le déchargement de ces animaux sont opérés par les soins et « aux risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire. Si le destinataire « ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, la Compagnie est exonérée « de toute responsabilité pour les accidents qui pourraient arriver aux « chiens pendant le déchargement, et ces animaux sont mis en fourrière. — La Compagnie est également exonérée de toute responsabilité en l'absence du destinataire, pour la perte des chiens qui « s'enfuiraient pendant le déchargement. »

La Cour de cassation a appliqué, par arrêt du 11 décembre 1876 (Cie du Nord contre Levasseur-Bouchez), la clause de non-responsabilité en cas de fuite pendant le déchargement en l'absence du destinataire.

Mais cette clause ne saurait être étendue au cas de fuite dans un transbordement, les conditions d'application des tarifs généraux visant exclusivement le déchargement à l'arrivée (Tribunal de commerce de la Seine, 13 décembre 1884, Richeu contre Cie du Nord).

Les chiens peuvent aussi être expédiés en cage ou en panier. Ce genre de transport n'est pas régi par la clause de non-responsabilité au déchar-

gement. Cependant, si l'animal s'échappait par un vice de la cage ou du panier, la Compagnie resterait indemne (Cour de cassation, 5 juin 1878, Cie de l'Ouest contre Beuzebosc).

2° Les animaux dangereux doivent, en principe, être isolés, c'est-à-dire que chaque animal doit être placé dans un wagon distinct. Néanmoins les expéditeurs peuvent, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon ; mais, s'ils usent de cette faculté et s'il en résulte des accidents, la responsabilité leur en incombe.

Sauf ces prescriptions spéciales, la présomption de faute existe contre les Compagnies pour les animaux comme pour les marchandises. Elles sont tenues d'apporter toutes les précautions voulues au transport et ne peuvent se dégager qu'en prouvant le vice propre, le cas fortuit ou la force majeure.

Les décisions judiciaires abondent. Parmi les arrêts de la Cour de cassation ayant déclaré les Compagnies responsables, nous citerons ceux du 11 janvier 1864 (Cie du Midi contre Bories père et fils, perte de porcs) et du 9 décembre 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Potot, dommage causé à un bœuf faute de litière).

Il convient encore de consulter :

1° des arrêts de la cour de Paris du 31 juillet 1852 (Cie de l'Ouest contre Vauguyon : condamnation de la Compagnie pour perte d'un cheval mort des suites de blessures et sur lequel aucune surveillance n'avait été exercée) ; — de la cour de Rouen, de 1863 (condamnation de la Compagnie pour perte d'un cheval mort par strangulation faute de surveillance (1)) ; — de la cour de Montpellier, du 18 avril 1863 (condamnation de la Compagnie pour perte de porcs, par suite d'une disposition vicieuse du matériel) ; — de la cour de Paris, du 17 juillet 1866 (Weyler contre Cie de l'Est : rejet d'une demande en indemnité pour perte d'un cheval imputable au défaut de soins de l'expéditeur ou à un vice propre de l'animal) ; — de la cour d'Orléans, du 29 avril 1868 (Cordier et Filletti contre Cie d'Orléans : condamnation de la Compagnie pour mort d'un cheval, faute de soins de la Compagnie) ; — de la cour de Paris, du 17 mars 1880 (Cie générale des voitures à Paris contre Cie de l'Ouest : condamnation de la Compagnie pour perte d'un cheval qui avait rompu ses attaches, alors que le palefrenier l'accompagnant avait pris place dans un compartiment de voyageurs) ; — de la cour de Reims, du 28 décembre 1880 (Cie de l'Ouest contre Rivière et de Farcy : condamnation de la Compagnie pour blessure d'un cheval faute de litière et de soins de la Compagnie ; mais atténuation de l'indemnité, eu égard à

(1) Arrêt cité dans le Code annoté de M. Lamé Fleury, sans indication précise de sa date.

un défaut de précautions de l'expéditeur); — de la cour de Nîmes, du 20 novembre 1883 (Greffulhe contre Cie de P.-L.-M. : fuite d'un chien dans un transbordement, sans que la défectuosité de la caisse fût prouvée; condamnation de la Compagnie); —de la cour de Paris, du 12 mai 1884 (Cie de P.-L.-M. contre Moreau-Chaslon : condamnation de la Compagnie pour blessures de chevaux de course, mais avec atténuation résultant de ce que l'expéditeur avait demandé un véhicule autre qu'un wagon-écurie); — de la cour de Toulouse, du 2 juillet 1884 (Cie du Midi contre de Goulard : irresponsabilité de la Compagnie pour un accident dû à l'intervention intempestive de l'expéditeur dans le chargement); — de la cour de Paris, du 25 février 1886 (Polge contre Tattersall et Cie de l'Est : espèce analogue);

2° les jugements suivants de tribunaux civils ou consulaires : commerce Seine, 13 octobre 1852 (condamnation de la Compagnie pour mort d'un cheval, sans que le fait pût être attribué à une maladie naturelle, à l'indocilité ou à tout autre vice propre de l'animal); —même tribunal, 24 mai 1855 (condamnation de la Compagnie pour mort de bœufs, qui s'étaient jetés sur la voie, par suite de la manière défectueuse dont ils étaient attachés ou des vices de construction des wagons); — civil Seine, 3 juillet 1859 (irresponsabilité de la Compagnie pour la mort d'un cheval, qui avait succombé à une affection morbide ou à une excessive susceptibilité l'empêchant de supporter le mouvement et la gêne du transport); — commerce Seine, 6 juillet 1867 (condamnation de la Compagnie pour fuite d'une panthère, qui n'avait pas été placée dans un wagon spécial); — commerce Saint-Valery-sur-Somme, 9 août 1869 (condamnation de la Compagnie pour fuite d'un chien, faute de surveillance de la part des agents); — commerce Metz, 15 septembre 1869 (condamnation de la Compagnie pour blessure d'un cheval, bien que l'accident pût être attribué, au moins dans une certaine mesure, à l'insuffisance du licol fourni par l'expéditeur, mais accepté par la Compagnie); — civil Seine, 28 août 1871 (condamnation de la Compagnie pour blessure d'un cheval, bien que ce cheval fût accompagné d'un palefrenier); — commerce Seine, 3 septembre 1880 (condamnation de la Compagnie pour asphyxie d'un cheval, par suite de la disposition vicieuce du matériel); — civil Péronne, 11 novembre 1885 (rejet d'une demande en indemnité, à la suite d'un accident causé par l'insuffisance du licol); — civil Mantes, 20 novembre 1885 (fuite d'un chien par suite du mauvais conditionnement de la caisse); — civil Béthune, 4 juin 1886 (espèce semblable).

b. Tarifs spéciaux. — Certains tarifs spéciaux stipulent nettement la décharge de toute responsabilité pour avarie de route. La Compagnie ne

peut alors être responsable que si l'expéditeur ou le destinataire établissent à sa charge une faute et notamment un défaut de soins : Cour de cassation, 5 mai 1866, Cie d'Orléans contre Barroumes (l'expéditeur ne prouvait pas le vice par lui allégué dans la construction du matériel) ; — cour de Paris, 17 juillet 1866 (rejet de la demande en indemnité, l'expéditeur ne prouvant pas que l'accident fût imputable à un défaut de soins de la Compagnie ou à un vice du matériel); — cour de Paris, 27 juin 1868 (condamnation de la Compagnie pour blessures éprouvées par un cheval, faute de précautions et de surveillance); — cour de Rennes, 27 mai 1884 (irresponsabilité de la Compagnie pour un accident survenu dans un transbordement, par suite de l'intervention brutale du propriétaire); — tribunal de commerce de la Seine, 12 novembre 1863 (condamnation de la Compagnie pour un accident survenu à des chevaux, faute de sollicitude de sa part); — tribunal de commerce de la Seine, 17 octobre 1868 (rejet d'une demande en indemnité, pour fuite et mort d'un bœuf échappé lors du déchargement, qui, aux termes du tarif, s'effectuait sous l'entière responsabilité du destinataire); — tribunal de commerce de Nevers, 1er août 1871 (condamnation de la Compagnie pour mort de deux porcs, due à ce que le wagon avait séjourné trop longtemps dans une gare, exposé aux ardeurs du soleil); — tribunal de commerce de la Seine, 28 juin 1882, condamnation de la Compagnie pour accident à un cheval, par suite de l'insuffisance de solidité du plancher du wagon) ; — tribunal de commerce de Bordeaux, 4 mai 1885 (renvoi de la Compagnie des fins d'une action pour accident à des porcs, sans qu'une faute fût établie à sa charge).

Parmi les tarifs à clause de non-garantie, nous devons mentionner particulièrement ceux qui, après avoir déterminé le nombre normal d'animaux à placer dans un wagon, autorisent néanmoins les expéditeurs à charger un nombre plus considérable d'animaux, mais à leurs risques et périls. Quand cette éventualité se réalise, les accidents qui peuvent en résulter demeurent à la charge de l'expéditeur, à moins qu'il ne prouve la culpabilité de la Compagnie (Cour de cassation, 11 janvier 1864, Cie du Midi contre Bories père et fils : condamnation de la Compagnie pour perte de porcs, rien n'établissant que l'expéditeur eût fait usage de la faculté qui lui était conférée; — Cour de cassation, 8 février 1869, Cie de P.-L.-M. contre Chapon : condamnation de la Compagnie pour mort d'un porc, le nombre normal n'ayant pas été dépassé; — tribunal de commerce de la Seine, 30 août 1867 : condamnation de la Compagnie pour mort d'un bœuf, par suite de l'exagération du nombre des animaux placés dans le wagon).

Divers tarifs spéciaux portent que l'expéditeur pourra se faire déli-

vrer un permis de circulation et devra alors donner aux animaux les soins nécessaires pendant le voyage. Si l'expéditeur n'use pas de cette faculté et si le tarif ne contient pas de clause générale de non-responsabilité, la Compagnie devra supporter les conséquences des accidents, comme si le transport s'effectuait aux conditions des tarif généraux (Cour de cassation, 8 février 1869, Cie de P.-L-M. contre Chapon ; — 2 juin 1875, Cie de l'Ouest contre Montigny).

Toutefois la Compagnie devrait rester indemne, si la clause avait un caractère impératif au lieu d'un caractère facultatif.

c. Observations sur l'alimentation et l'abreuvement des animaux en cours de route. — Dans divers pays étrangers, il a été édicté des mesures pour assurer l'alimentation et l'abreuvement des animaux. Ces mesures ont pour objet, non seulement d'éviter des souffrances aux animaux, mais encore de sauvegarder la salubrité des viandes mises en consommation.

Aux termes de la loi anglaise du 16 août 1878, article 33, le Conseil privé désigne les stations qui doivent être pourvues d'approvisionnements d'eau et de nourriture. Les Compagnies sont tenues, sur la simple réquisition des consignataires des animaux ou des personnes qui en ont la charge, d'abreuver et de nourrir les chevaux et le bétail aux stations ainsi désignées; elles ont droit, de ce chef, à une rémunération spéciale dont le taux est soumis à l'approbation du Conseil privé. En principe, le fait de laisser un animal 24 heures sans l'abreuver met le transporteur en état de contravention; ce délai peut même être réduit jusqu'à 12 heures par le Conseil privé. Toutefois le consignataire ou le conducteur de l'animal doit faire la preuve qu'il avait requis de l'eau.

Une loi fédérale américaine de 1884, relative aux transports d'État à État, interdit aux Compagnies de laisser les animaux enfermés pendant plus de 28 heures consécutives, sans les faire descendre pendant 5 heures au moins, pour leur permettre de se reposer, de boire et de prendre de la nourriture. Il doit être pourvu à leur abreuvement et à leur alimentation par les soins du propriétaire ou du gardien, et, à défaut, par la Compagnie, qui a droit au remboursement de ses frais. Les infractions à ces règles sont punies d'une amende qui peut atteindre 2 600 francs. Lorsque le transport a lieu dans des wagons où les animaux ont l'espace, la nourriture et l'eau nécessaires, et où ils peuvent se reposer, les dispositions relatives au débarquement cessent d'être applicables. On trouvera dans le bulletin du Ministère des travaux publics (juillet 1885) la description des procédés employés pour l'abreuvement des bestiaux enwagonnés.

L'Allemagne a pris des dispositions de même nature. Il en est de même de l'Autriche-Hongrie.

En fait, sur les voies ferrées françaises, les animaux qui ont à faire de longs parcours sont le plus souvent accompagnés, et les toucheurs trouvent de l'eau dans toutes les gares. Néanmoins, à l'occasion d'un projet de Code rural, le Ministre des travaux publics vient, de concert avec le Ministre de l'agriculture, de mettre à l'étude une réglementation analogue à celle des pays étrangers.

13. Responsabilité pour les expéditions contre remboursement. — Lorsqu'une expédition est faite contre remboursement, le voiturier contracte l'engagement de ne faire la livraison au destinataire qu'en échange du paiement de la somme à rembourser, et, si cette condition essentielle n'est pas remplie, de restituer la marchandise à l'expéditeur qui n'a pas cessé d'en être propriétaire.

Au cas où la Compagnie ne remplirait pas son mandat dans les termes que nous venons d'indiquer, elle aurait à en répondre, en vertu des articles 1991 et suivants du Code civil.

Ces principes ont été rappelés notamment dans deux arrêts du 26 avril 1882 (Cie du Nord contre Voisin) et du 13 avril 1885 (Administration des chemins de fer l'État contre Clément, Gendraud et Faure), par lesquels la Cour de cassation a ordonné la restitution à l'expéditeur de marchandises indûment retenues à la suite de saisies-arrêts pratiquées contre le destinataire.

14. Vols ou soustractions. — *a.* Responsabilité en cas d'application de tarifs sans clause de non-garantie. — Les Compagnies répondent, sans aucun doute, des vols que peuvent commettre leurs agents. Leur responsabilité s'étend même aux vols commis par des personnes étrangères à leur service.

En effet, aux termes de l'article 1782 du Code civil, le voiturier est assujetti, pour la conservation des choses qui lui sont confiées, aux obligations prévues par les articles 1952, 1953 et 1954; la marchandise étant déposée entre ses mains et soustraite à la surveillance du propriétaire, c'est à lui qu'incombe le devoir de prendre les soins et les précautions nécessaires pour en empêcher le détournement. Seul, le vol fait avec force armée constitue, à sa décharge, un cas de force majeure.

En principe, lorsque le transport a lieu aux conditions du tarif général, ni l'expéditeur, ni le destinataire, n'ont à prouver le fait du détournement, puisque la loi a élevé une présomption de faute contre le voiturier.

Il appartiendrait, au contraire, à la Compagnie de chercher à se disculper, le cas échéant, en établissannt que le vol n'a pas eu lieu pendant qu'elle détenait la marchandise.

S'il y a doute à cet égard, le juge apprécie suivant les circonstances et peut statuer d'après des présomptions graves, en vertu de l'article 1353 du Code civil. La Cour de cassation a confirmé, le 11 août 1884 (Cie de P.-L.-M. contre Giruit), un arrêt par lequel la cour de Paris avait condamné la Compagnie, à l'occasion d'un détournement de valeurs contenues dans une boite ficelée et cachetée, en se fondant sur la différence entre le poids vérifié contradictoirement au départ et le poids constaté à l'arrivée.

Dans une autre espèce, où il s'agissait de la substitution d'une couche de cailloux à plusieurs pièces de tissus, le tribunal de commerce d'Amiens a pu renvoyer la Compagnie indemne, par jugement du 7 juin 1870, en se fondant tout à la fois sur le caractère sommaire des vérifications auxquelles les Compagnies se livrent, au départ, pour les colis sans valeur déclarée, et sur ce fait que la caisse avait conservé le même poids, était en bon état et ne portait aucune trace d'ouverture lors de la livraison. Le tribunal en a déduit que la fraude devait être antérieure à l'expédition.

Le tribunal de commerce de Nîmes a statué dans le même sens, le 22 avril 1868, pour une soustraction de gibier, en se fondant sur l'identité de poids de la caisse au départ et à l'arrivée.

Le juge peut prendre, pour élément de sa décision, la circonstance que le détournement n'est pas postérieur à la livraison au destinataire, bien que cette circonstance n'ait pas pour conséquence nécessaire la présomption légale d'un détournement commis par l'un des préposés du voiturier (Cour de cassation, 26 avril 1859, Cie de P.-L.-M. contre Montessuy).

b. — Responsabilité en cas de bulletin de non-garantie ou en cas d'application de tarifs a clause de non-garantie. — En traitant des tarifs à clause de non-garantie pour perte ou déchets (pages 361 et 775), nous avons dit que l'effet de ces tarifs était de détruire la présomption de faute élevée contre la Compagnie et de mettre la preuve de cette faute à la charge du demandeur.

Nous avons dit aussi que le même sens devait être attaché au bulletin de non-garantie souscrit par l'expéditeur (page 782).

L'infidélité des agents constitue toujours une faute engageant la responsabilité de la Compagnie, en vertu de l'article 1384 du Code civil (Cour de cassation, 5 janvier 1875, Cie de P.-L.M. contre May et Cie des Dombes).

Il en sera encore ainsi, dans la plupart des cas, des détournements commis par des personnes étrangères au service du chemin de fer : car ces détournements témoigneront d'un défaut de surveillance et de soins de la part de la Compagnie (Voir pages 220 et 793).

On peut même se demander si, dans ses termes généraux, la clause de non-garantie pour perte peut être envisagée comme comprenant le cas de vol entre les mains de la Compagnie. La Cour de cassation a répondu négativement, le 4 décembre 1871 (Cie de P.-L.-M. contre Pégat), à l'occasion d'un vol de sacs d'orge, bien que l'expéditeur eût souscrit un bulletin par lequel il renonçait à toute action pour « pertes de marchandises, avaries, « retards, interruption ou cessation de transports » ; elle n'a pas tenu pour justifié que ce bulletin eût prévu le vol sur les chantiers de la Compagnie.

Au contraire, la responsabilité de la Compagnie serait absolument dégagée, du moins pour les soustractions par des personnes étrangères au service, si la marchandise était accompagnée par un voyageur chargé de la surveiller. Cette surveillance équivaudrait à une renonciation à tout recours. Le cas est prévu par certains tarifs spéciaux, pour le transport de l'or et des autres objets précieux : ces tarifs portent que l'expéditeur devra renoncer à toute action pour perte ou détournement ; l'engagement contracté dans ces conditions par l'expéditeur couvrirait absolument la Compagnie, sauf infidélité de ses préposés.

c. Preuve a faire par le demandeur en cas de réclamation postérieure a la réception de la marchandise. — Lorsque la réclamation se produit après la réception de la marchandise, le demandeur est tenu d'apporter la preuve que le détournement est antérieur à la livraison, alors même que le transport aurait été effectué aux conditions du tarif général. En effet, l'objet transporté étant sorti des mains de la Compagnie, sa responsabilité ne saurait subsister à partir de l'instant où elle n'en est plus dépositaire.

A titre d'applications de ce principe, nous citerons les décisions judiciaires suivantes :

— Cour de Paris, 14 décembre 1869 (Cie du Nord contre Say) : la cour n'a pas vu une preuve de détournement dans le fait d'une légère détérioration et d'une faible diminution de poids d'un sac de valeurs.

— Jugement du tribunal de Douai, du 2 février 1870 (Guédon contre Cie du Nord) : le tribunal a condamné la Compagnie pour soustraction de tissus, en se fondant sur ce que le destinataire avait ouvert le colis devant témoins.

— Jugement du tribunal de commerce de Lyon, du 26 janvier 1883 (Boucharlat et Pellet contre Cie de P.-L.-M.) : le tribunal a vu dans les circonstances de la cause la preuve que la substitution de pièces de monnaie et de billon à des billets de banque, dans un sac de valeurs, avait été opérée en cours de route.

d. Estimation de la valeur soustraite. — Les principes généraux que nous avons précédemment exposés à propos de la perte des marchandises s'appliquent au cas de détournement.

Nous devons cependant faire une réserve au sujet des conséquences de l'omission de déclaration, pour les marchandises passibles d'une taxe ad valorem, et plus généralement d'une fausse déclaration de la valeur ou de la nature des objets remis à la Compagnie.

Ces fautes de l'expéditeur peuvent couvrir le défaut de soins de la Compagnie, quand il y a simplement perte de la marchandise et même quand il y a soustraction par une personne étrangère au service.

Mais, si la soustraction ou l'infidélité sont imputables à un agent de la Compagnie, il n'y a plus seulement inexécution par cette Compagnie du contrat de transport, mais délit commis par l'un de ses préposés. Elle doit en supporter complètement les conséquences, aux termes de l'article 1384 du Code civil, et indemniser par suite le propriétaire de la marchandise de la valeur effective soustraite (Cour de cassation, 16 mars 1859, Forrest contre Cie du Midi ; — 16 mars 1859, Cie de P.-L.-M. contre Villarçon).

Nous avons même quelque doute sur la valeur juridique d'une clause, qui a été insérée dans quelques tarifs spéciaux pour le transport des titres et papiers-valeurs et aux termes de laquelle la responsabilité, même personnelle de la Compagnie, en cas de vol et de détournement, est toujours limitée à la valeur déclarée. A la vérité, on pourrait, par un raisonnement a contrario, déduire de l'arrêt du 4 décembre 1871, cité page 795, que la Cour de cassation considèrerait comme licite une clause de cette nature. Cependant cette déduction serait très contestable.

e. Autorité de la chose jugée au correctionnel. — En principe, il n'appartient pas aux tribunaux civils ou consulaires de reviser les décisions de la justice répressive.

La condamnation correctionnelle d'un agent de la Compagnie ou même d'un individu étranger au service, pour vol de marchandises dans l'enceinte du chemin de fer, devra donc servir de base à la décision à intervenir sur l'action civile.

Mais inversement, l'acquittement d'un prévenu n'empêchera pas le tri-

bunal civil de déclarer qu'il y a eu détournement entre les mains de la Compagnie ; il prouvera seulement que les faits relevés à la charge du prévenu n'étaient pas suffisants pour motiver sa condamnation.

Le juge, en matière commerciale, pourra d'ailleurs puiser sa conviction dans les éléments du débat correctionnel, et particulièrement dans les témoignages produits, sans être obligé de faire reproduire ces témoignages devant lui et de charger ainsi la procédure, contrairement à l'intention des articles 109 du Code de commerce et 1353 du Code civil (Tribunal de commerce de Lyon, 26 janvier 1883, Boucharlat et Pellet contre Cie de P.-L.-M.).

f. Cas d'irresponsabilité de la compagnie. — La responsabilité de la Compagnie ne peut évidemment être engagée que si une faute dans l'exécution du contrat de transport lui est directement imputée ou si l'expéditeur ou le destinataire n'ont pas eux-mêmes commis des fautes couvrant sa responsabilité.

L'infidélité commise par un de ses agents, en dehors de l'exercice de ses fonctions, ne saurait la rendre responsable, si cette infidélité ne porte point sur des marchandises en cours de transport ou en dépôt dans les gares. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, le 27 février 1878 (Certour et Gordien contre Guillois, etc.), à propos de détournements commis par un employé auxiliaire que des négociants avaient, sur la désignation officieuse d'un chef de gare, désigné comme mandataire, pour recevoir en leur nom les sommes provenant d'expéditions contre remboursement. Il existait bien un ordre de service prohibant aux agents l'acceptation de mandats de cette nature; mais cette mesure intérieure ne pouvait être invoquée par les tiers contre la Compagnie.

Nous avons déjà indiqué, en traitant de la livraison des marchandises, des cas où la Compagnie a été déclarée irresponsable de soustractions commises par des faussaires (Cour de Bordeaux, 8 novembre 1870 et 4 février 1884). Nous nous abstenons d'y revenir.

15. Constatation des déchets ou avaries à l'arrivée. — *a.* Expertise par application de l'article 106 du code de commerce. — L'article 106 du Code de commerce porte : « En cas de refus ou contestation pour la « réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des « experts nommés par le tribunal de commerce ou, à son défaut, par le « juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête. — Le dépôt ou « séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être « ordonné. »

La Compagnie a toujours le droit, de même que le destinataire, de recourir à cette vérification, notamment si elle ne croit pas pouvoir accepter les réserves opposées à la livraison (Cour de cassation, 28 mars 1882, Cie de P.-L.-M. contre Bénier-Duteil). Elle est provoquée par la partie la plus diligente (1). Toutefois le voiturier n'est fondé à l'exiger qu'en cas de refus de réception ou de contestation sur l'état de la marchandise (Cour de cassation, 20 novembre 1860, Cie de l'Est contre Haas; — 16 janvier 1861, Cie de l'Est contre Lang et contre Perrin; — 14 août 1861, Paillet-Tulard contre Cie de l'Est; — 3 mars 1863, les fils d'Alby contre Minuto frères).

C'est une mesure conservatoire préalable à toute instance judiciaire, qui ne saurait par suite être soumise à toutes les formalités et conditions prescrites pour les expertises ordinaires (Cour de cassation, 30 novembre 1881, Cie de P.-L.-M. contre Lapalud et Déchet). Ces formalités et conditions seraient incompatibles avec la promptitude qu'exige en général la constatation.

Aussi est-il généralement admis que l'expéditeur y est dûment représenté par le destinataire (Voir jugement du tribunal civil de Montpellier, 1er juillet 1869, de Fesquet contre Fourcade et Cie du Midi). Par son arrêt précité du 30 novembre 1881, la Cour de cassation a annulé un jugement qui avait écarté, sans l'examiner au fond, le procès-verbal d'une vérification faite en exécution de l'article 106, parce que l'expéditeur n'avait pas été appelé et qu'elle n'avait été contradictoire qu'entre le destinataire et la Compagnie.

Cette décision du tribunal était d'autant moins justifiée que la Compagnie et le destinataire étaient précisément les seules parties au procès.

On a parfois cité, comme contraire à l'arrêt de la Cour de cassation du 30 novembre 1881, un autre arrêt de la même cour, du 15 février 1876 (Cie d'Orléans contre Laurin fils et Dagnial), confirmant un jugement qui, dans un litige entre la Compagnie et les expéditeurs, avait refusé de faire acception au procès d'une expertise opérée contradictoirement avec le destinataire. Le désaccord n'existe nullement. Dans cette dernière espèce, il s'agissait, comme l'indiquent les motifs mêmes de l'arrêt, non d'une vérification faite en vertu de l'article 106, mais d'une expertise judiciaire provoquée par la Compagnie après l'assignation.

En cas de transport commun, le dernier commissionnaire y représente suffisamment tous ceux qui ont pris part à ce transport (Cour de Colmar, 29 avril 1845, Canard et Darimon contre Amet).

Quoique l'article 106 prévoie la vérification par des experts, le prési-

(1) Il est à peine nécessaire de faire observer que la Compagnie est, dans la plupart des cas, intéressée à prendre l'initiative, afin de décharger sa responsabilité (Cour d'Alger, 27 avril 1871, Cie des chemins de fer algériens contre Sahuc et autres).

dent du tribunal de commerce ou le juge de paix peuvent ne désigner qu'un expert.

Quelle que soit la latitude laissée pour les formes de l'expertise de l'article 106 du Code de commerce, cette expertise doit être contradictoire. La partie adverse doit y assister ou y être dûment appelée (Cour de cassation, 5 mars 1863, les fils d'Alby contre Minuto; — cour de Chambéry, 7 mars 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gillio).

Le Code ne détermine pas le délai dans lequel la constatation doit avoir lieu. En règle générale, ce délai doit être aussi court que possible, dans l'intérêt des deux parties, pour éviter des modifications dans l'état de la marchandise et des difficultés sur la nature, l'origine et l'importance de l'avarie. Toutefois, il n'y a pas de forclusion, tant que l'action est recevable, sauf au juge à tenir ensuite tel compte que de droit des résultats de l'expertise (Cour de cassation, 18 avril 1831, Bourgeois contre Vernant; — 2 août 1842, Raudouin et Rondet contre Fabius. — Tribunal civil de Montpellier, 1er juillet 1869. — Duverdy, contrat de transport).

L'article 106 ne vise que les contestations entre la Compagnie et le destinataire au lieu de destination. Il ne s'applique, ni aux débats entre l'expéditeur et le destinataire (Cour de cassation, 3 mars 1863, d'Alby contre Minuto), ni aux constatations en cours de route (Cour de Chambéry, 7 mars 1870, Cie de P.-L.-M. contre Gillio).

b. Constatations de formes diverses. — L'inexécution de l'article 106 du Code de commerce n'empêche pas les parties de faire valoir leurs droits devant la juridiction compétente.

Rien ne leur interdit de procéder ou de faire procéder à une vérification amiable par des experts qu'elles choisissent elles-mêmes (Cour de cassation, 18 avril 1831, Bourgeois contre Vernant; – 2 août 1842, Raudouin et Rondet contre Fabius). La cour de Rouen est allé jusqu'à admettre, par un arrêt du 13 mars 1874, qu'une constatation contradictoire des avaries entre le chef de la gare d'arrivée et le destinataire pouvait équivaloir aux formalités prescrites par l'article 106. Il ne faudrait pas prendre cette déclaration trop à la lettre. Une expertise confiée à des hommes de l'art désignés par le président du tribunal de commerce ou le juge de paix aura toujours plus d'autorité. Nous considérons comme désirable que les Compagnies et les destinataires observent la procédure réglée par le Code de commerce.

En tout état de cause, l'expertise ou la constatation doivent être contradictoires. Ce principe a été rappelé dans un arrêt de la cour de Douai, du 3 avril 1873 (Lebeau contre Cie du Nord).

16. Cas particulier de la vente de la marchandise en cours de route, par suite de faits de guerre. — Nous avons exposé, page 747, les règles relatives à la vente des marchandises, en cas de refus par le destinataire d'en prendre possession ou en cas d'impossibilité de les lui livrer, bien qu'elles soient parvenues à destination.

Des événements imprévus, notamment des faits de guerre, peuvent empêcher la Compagnie d'accomplir son mandat et d'exécuter le contrat de transport, par exemple en interceptant la circulation. En pareille occurrence, la Compagnie peut-elle provoquer la vente, sur ordonnance du président du tribunal de commerce ou du juge de paix?

Pour résoudre cette question, il suffit de s'inspirer des principes généraux sur le mandat donné au transporteur.

La Compagnie peut et doit agir au mieux des intérêts de l'expéditeur.

Si la marchandise est menacée de pillage ou de dépérissement, on ne pourra reprocher à la Compagnie de l'avoir vendue d'urgence et même au besoin d'avoir procédé sans ordonnance du président du tribunal. Il y a là un péril imminent, qui justifie sa résolution et ses actes.

On peut consulter les décisions suivantes, qui ont prononcé en ce sens : Tribunal de commerce d'Amiens, 29 août 1871, Beaussart contre Cie du Nord ; — tribunal de commerce de Lyon, 22 septembre 1871, Bruxelles contre Cies de P.-L.-M. et de l'Est; — tribunal civil de Remiremont, 11 janvier 1872, Vigour contre Caïn et Cie de l'Est; — tribunal de commerce d'Elbeuf, 9 février 1872, Yung et Cie contre Cie de l'Est.

Mais la Compagnie doit justifier du cas de force majeure (Cour de cassation, 8 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Tréand ; — 22 janvier 1873, Cie de l'Ouest contre Duë et Tournon).

Quand il n'y a pas péril immédiat, la Compagnie doit solliciter les ordres de l'expéditeur. Faute de justifier des démarches qu'elle devait faire à cet égard, ou d'un commencement de détérioration de la marchandise, elle s'expose à une condamnation (Cour de cassation, 22 janvier 1873). Toutefois, si elle avait inutilement réclamé les ordres de l'expéditeur, elle pourrait être déclarée indemne (Cour de Montpellier, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre Bayron).

17. Appréciation souveraine des faits par les tribunaux. Contrôle de la Cour de cassation. — Les tribunaux apprécient souverainement les faits. Cette règle générale a été appliquée dans la plupart des espèces qui ont donné lieu aux arrêts de cassation cités au cours de ce chapitre (30 mars 1868, Cie de P.-L.-M. contre Paullentru et Vidal; — 13 juillet 1868, Cie de P.-L.-M. contre Chanut; —4 décembre 1871, Cie de

P.-L.-M. contre Pégat; — 17 janvier 1872, Cie de P.-L.-M. contre Keunig; — 8 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Tréand; — 13 août 1873, Duplessis contre Cie de l'Ouest; — 4 août 1874, Cie de l'Est contre Daulnoy et Lecomey; — 19 août 1874, Mennesson et Cie contre Cies du Nord et de l'Est et Bocca Wulwerick; — 5 janvier 1875, Cie de P.-L.-M. contre May et Cie des Dombes; — 10 juin 1884, Cie de l'Est contre Dormoy et Remy-Noisette; — 7 juillet 1884, Cie de l'Est contre Capitain-Geny et Cie; — 11 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Giruit; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Bernodat; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Geoffroy-Jobard; — 19 janvier 1887, Bourcellier contre Cie de l'Est).

Les jugements des tribunaux et les arrêts des cours d'appel ne peuvent être déférés à la censure de la Cour de cassation qu'au point de vue de l'application du droit (Cour de cassation, 15 avril 1873, Cie d'Orléans contre Petit-Descamps; — 24 juillet 1877, Cie de l'Est contre Boichet).

---

§ 3. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

POUR FAUSSE APPLICATION OU ERREUR DANS L'APPLICATION DES TARIFS

1. Obligation pour les Compagnies de restituer les taxes indûment perçues par elles. — En traitant des tarifs, nous avons exposé, page 84, que les taxes dûment homologuées par le Ministre ont force obligatoire, que nul n'a le droit d'y déroger, et qu'en conséquence le public et les Compagnies ont le devoir de rectifier les erreurs commises dans leur application et leur perception.

Les expéditeurs ou destinataires sont donc fondés à poursuivre le redressement de ces erreurs et la répétition de l'indu, conformément aux articles 1235, 1376 et 1377 du Code civil.

2. Personnes ayant qualité pour exercer l'action. — Le droit à l'exercice de l'action appartient, sans conteste, à celui qui a payé ou qui doit payer.

La Cour de cassation a également déclaré recevable l'action de l'expéditeur, dans le cas où le prix de transport est acquitté à l'arrivée par le destinataire. Il s'agit, en effet, de l'inexécution d'un contrat arrêté entre l'expéditeur et la Compagnie (29 juillet 1874, Cie de la Haute-Italie contre Brewer et Ledez).

Par un autre arrêt du 6 novembre 1871 (Cie des Charentes contre Bordes et autres), la Cour a décidé que les articles 1376 et 1377 du Code civil n'avaient pas exclusivement attaché l'action à la personne de celui qui avait effectué le paiement et que, dès lors, un camionneur, auquel le destinataire avait invité la Compagnie à livrer la marchandise, était un tiers placé dans le cas exceptionnel de l'article 1121 du Code civil et avait le droit de poursuivre, en son propre nom, le remboursement d'une taxe indûment perçue à l'arrivée pour un camionnage non effectué par la Compagnie (1).

Toutefois, il faut que le tiers ainsi admis à actionner la Compagnie ait un intérêt personnel à la cause. La cour de Paris a, par un arrêt du 5 mai 1873 (Cie de l'Est contre Luzzani), déclaré irrecevable l'action d'un simple mandataire agissant au nom et pour le compte exclusif du destinataire « Nul en France ne plaide par procureur ».

(1) La cour de Toulouse a repoussé comme non recevable l'action d'un camionneur libre, qui se plaignait d'une perception indue dans une espèce analogue (24 juin 1879, Abribat contre Cies du Midi et d'Orléans). Mais la taxe avait été acquittée par le destinataire et le camionneur était sans intérêt personnel.

3. **Preuve de l'indu paiement.** — Suivant les règles du droit, c'est à celui qui répète la chose payée de prouver qu'elle a été payée indûment et par erreur. En obligeant la Compagnie à justifier de l'exactitude de ses perceptions, les tribunaux mettraient à la charge du défendeur la preuve des faits sur lesquels s'appuie la demande et violeraient ainsi, soit l'article 1235 du Code civil, soit les principes généraux sur la preuve en justice (Cour de cassation, 29 mars 1876, Canton contre Cie du Midi; — 13 février 1878, Cie du Midi contre Schmid).

Le destinataire ne peut donc s'en prendre qu'à lui, s'il a négligé de faire procéder aux vérifications en temps utile. La cour de Toulouse a débouté, par un arrêt du 17 mai 1875 (Cie du Midi contre Canton), un destinataire qui contestait l'applicabilité de la surtaxe des marchandises encombrantes, alors que le cubage était devenu impossible.

Les tribunaux apprécient souverainement la valeur de la preuve offerte par le demandeur (Cour de cassation, 29 mars 1876, Canton contre Cie du Midi).

4. **Dommages-intérêts.** — Si, par sa résistance à reconnaître sa faute, la Compagnie a causé un préjudice et, par exemple, infligé à l'ayant droit des démarches nombreuses et coûteuses ou provoqué le refus et la détérioration de la marchandise, elle en doit réparation (Cour de cassation, 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon; — 26 janvier 1881, Cie du Midi contre Albouy).

5. **Intérêts de la somme restituée.** — Conformément à l'article 1153 du Code civil, les intérêts de la somme restituée sont dus seulement à partir du jour de la demande (Cour de cassation, 2 juillet 1879, Cies de P.-L.-M. et d'Orléans contre Deler; — 26 janvier 1881, Cie du Midi contre Albouy).

Pour que les intérêts courussent du jour du paiement de l'indu, il faudrait un acte de mauvaise foi du voiturier (Art. 1378 du Code civil).

6. **Observation concernant les actions fondées sur l'itinéraire suivi par la marchandise. Exception du cas fortuit ou de la force majeure.** — Le litige peut porter, non sur la fausse application ou sur une erreur proprement dite dans l'application du tarif, mais sur un excédent de taxe résultant de ce que la marchandise a été dirigée par un itinéraire allongé, et de ce qu'il en résulte, soit une augmentation dans la distance servant de base au calcul de la taxe, soit la substitution à un tarif réduit de tarifs plus élevés.

Nous avons indiqué, pages 301, 389 et 622, les principes admis pour le choix de l'itinéraire du transport.

Il suffira de rappeler ici que la Compagnie peut couvrir sa responsabilité par l'exception d'un cas fortuit ou de force majeure, tel qu'interruption d'une ligne par des inondations (Cour de cassation, 5 mai 1869, Cie d'Orléans contre Raison); — interruption par la ruine d'un pont (Cour de cassation, 5 mai 1874, Hinsling contre Cies d'Orléans et de l'Ouest; — 5 mai 1874, Cie de l'Ouest contre Duchemin; — 15 juin 1875, Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord); — faits de guerre ou d'insurrection (Cour de cassation, 21 décembre 1874, Cie d'Orléans contre Chimène; — cour de Montpellier, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre Molinier; — même cour, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre B. et Cie; — même cour, 30 juin 1871, Cie de P.-L.-M. contre Bayron; — même cour, 7 août 1871, Cie de P.-L.M. contre Croche et Cazanove; — cour de Lyon, 11 janvier 1872, Pitrat et Glas contre Cie de P.-L.-M.).

Le cas de force majeure doit d'ailleurs être bien établi (Cour de cassation, 11 juin 1872, Cie de P.-L.-M. contre Fénéon).

---

§ 4. — RESPONSABILITÉ DES ADMINISTRATIONS OU COMPAGNIES DANS DIVERS PAYS ÉTRANGERS

1. Allemagne et Autriche. — *a.* Retards. — Les Administrations sont responsables du dommage causé par le retard dans la livraison, si elles ne prouvent pas qu'elles ont apporté au transport tous les soins nécessaires.

Les indemnités mises à leur charge sont fixées :

— pour la grande vitesse, au quart du prix de transport, si le retard est compris entre 12 heures et 24 heures ; au tiers, si le retard est compris entre 24 heures et 3 jours ; à la moitié, si le retard dépasse 3 jours ;

— pour la petite vitesse, au quart du prix de transport, si le retard est compris entre un jour et 3 jours ; au tiers, s'il est compris entre 3 et 8 jours ; à la moitié, s'il dépasse 8 jours.

Pour obtenir des indemnités plus fortes, les intéressés ont à justifier du préjudice que leur a causé le retard. En tout état de cause, le dédommagement est limité à la moitié du prix de transport, lorsque le retard n'excède pas 24 heures et à la totalité du prix de transport, lorsque le retard excède cette limite.

Il n'est fait d'exception à cette règle, qu'à charge par l'expéditeur de formuler, sur la lettre de voiture, une déclaration d'intérêt à la livraison en temps utile. L'Administration perçoit alors une taxe supplémentaire sur la valeur déclarée et l'indemnité peut être fixée dans les limites de cette valeur.

La taxe est généralement calculée, par fraction indivisible de 12 fr. 50 de la valeur déclarée, à raison de :

0 fr. 0125, pour les 150 premiers kilomètres ;
0 00625, pour les 225 kilomètres suivants ;
0 00625, pour chaque section supplémentaire de 375 kilomètres.

b. Perte totale ou partielle. avaries. — Les Administrations répondent des pertes et avaries, sauf le cas de force majeure ou d'une cause inhérente à la nature de la marchandise.

La marchandise n'est considérée comme définitivement perdue que quatre semaines après l'expiration du délai fixé pour la livraison.

Il est fait exception au principe de la responsabilité du transporteur, pour la casse des objets fragiles ; pour la fermentation ou la décomposition des marchandises qui fermentent ou se corrompent facilement, ou

qui souffrent, soit du froid, soit de la chaleur ; pour la rouille ou l'oxydation des métaux ; pour la diminution de poids sur certaines expéditions ; pour la destruction des substances dangereuses ; pour les avaries résultant du transport normal en wagon découvert ; pour celles qu'occasionnent le défaut ou le mauvais conditionnement de l'emballage ; pour le dommage provenant des défectuosités du chargement ou de la manutention par l'expéditeur et le destinataire ; pour ceux que subissent les marchandises accompagnées et que l'escorte avait pour but de prévenir. Dans tous les cas que nous venons d'énumérer, il est admis, jusqu'à preuve contraire, que l'avarie est imputable à l'une des causes indiquées.

Une exception est également stipulée par les règlements pour les risques inhérents au transport des animaux. Les Administrations n'accordent aucune indemnité pour les pertes et avaries, par suite d'évasion, de chute, de coups de corne et suffocation ou d'autres causes qui se produiraient au moment du chargement ou du déchargement et pendant le cours du transport ou le séjour en gare. Elles ne répondent pas des accidents que l'escorte était chargée de prévenir.

Aucune bonification n'est allouée à raison du manque de poids, lorsque le déchet n'excède pas 1 0/0, pour les marchandises sèches, et 2 °/₀, pour les liquides et certaines matières énumérées par les règlements ; une limite supérieure peut même être fixée, pour les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire. Toutefois, en cas de perte totale, il ne peut être fait aucune déduction pour déchet de route ; l'Administration ne peut non plus prétendre au bénéfice de cette déduction, s'il est prouvé que le déchet ne tient pas à la nature de la marchandise.

L'indemnité est basée sur la valeur commerciale moyenne de la marchandise, prouvée par le réclamant, et, à défaut de cette preuve, sur la valeur courante à l'époque et au lieu où la livraison doit être effectuée. Cette valeur est limitée à 150 francs par 100 kg. de poids brut, sauf déclaration contraire sur la lettre de voiture. Lorsque l'expéditeur déclare une valeur plus élevée, il acquitte une taxe de 1/10 pour mille de la somme à laquelle s'élève sa déclaration, pour chaque parcours ou section de parcours indivisible de 150 kilomètres.

En ce qui concerne spécialement les animaux, la taxe d'assurance est de 1 pour mille, par section de 150 km. A défaut d'assurance, l'indemnité est limitée à 750 francs pour un cheval ; 250 francs pour un poulain âgé de moins d'un an ; 375 francs pour un bœuf gras ; 250 francs pour une bête à cornes de choix ; 31 fr. 25 pour un veau ; 112 fr. 50 pour un porc gras ; 43 fr. 75 pour un porc maigre ; 12 fr. 50 pour un cochon de lait ;

25 francs pour un mouton, une brebis ou une chèvre; 125 francs par cent kilogrammes pour les autres animaux.

2. **Belgique.** — *a.* Retards. — L'indemnité en cas de retard est limitée à 1/10 du prix de transport par jour au delà des délais réglementaires.

Toutefois les expéditeurs peuvent se réserver une indemnité plus forte, en faisant à cet effet une déclaration spéciale et en acquittant une taxe fixée à 50 centimes par partie indivisible de 1 000 francs de l'indemnité convenue.

En aucun cas d'ailleurs, le dédommagement ne doit excéder le préjudice effectif.

Pour les animaux, l'indemnité est limitée au prix de transport.

b. Perte totale ou partielle. avaries. — La responsabilité de l'Administration est limitée à 4 francs par kilogramme, pour les marchandises à remettre à domicile par exprès, ainsi que pour les marchandises expédiées en grande vitesse; elle l'est à 75 centimes par kilogramme, pour les marchandises en petite vitesse.

Toutefois les expéditeurs ont la faculté d'élever ces limites en assurant leurs marchandises. Les colis de 5 kilogrammes et moins, expédiés franco aux conditions des tarifs par exprès ou de grande vitesse, peuvent être assurés jusqu'à concurrence de 200 francs par kilogramme, moyennant une taxe supplémentaire de 10 centimes; les autres marchandises peuvent l'être pour la somme déclarée dans la lettre de voiture, moyennant paiement d'une taxe de 50 centimes par fraction indivisible de 1 000 francs de cette somme.

Le retard de plus de 15 jours est assimilé à la perte totale. Dans le cas où la marchandise serait retrouvée, l'Administration en donnerait avis au destinataire, qui aurait, pendant 15 jours, le droit d'en réclamer la livraison, contre restitution des trois quarts de l'indemnité.

L'Administration ne répond pas des avaries imputables au chargement ou au déchargement par l'expéditeur et le destinataire.

Dans tous les cas, elle peut dégager sa responsabilité en prouvant la force majeure.

Quelques tarifs spéciaux sont subordonnés à une clause de non-responsabilité.

3. **Italie.** — Le droit de réclamer et d'intenter les actions relatives à l'exécution du contrat de transport appartient exclusivement à celui qui

peut disposer de la marchandise. Quand l'expéditeur n'est plus en possession du récépissé, il n'est recevable à agir que de concert avec le destinataire.

L'Administration est représentée en justice par le chef de la station de départ ou le chef de la station d'arrivée, suivant le cas.

a. Retard. — L'ayant droit peut, en cas de retard, réclamer une partie du prix de transport, en proportion de la durée du retard, et même la totalité de ce prix, si le retard est double du délai de transport; il est fondé à prétendre à une indemnité plus forte, à charge par lui de fournir la preuve du dommage.

b. Perte totale ou partielle. avaries. — Quatre semaines après le jour fixé pour la livraison au destinataire, la marchandise est considérée comme perdue et l'Administration est tenue au paiement de la valeur de la chose, calculée sur la base du prix courant des marchandises de même nature et de même qualité au lieu et à l'époque de la remise à la Compagnie. Ce prix se déduit des cotes de bourse, des mercuriales ou, à défaut, des autres moyens de preuve. Si le dommage résulte d'un dol ou d'une négligence manifeste, l'indemnité se détermine d'après les dispositions des articles 1227 et 1228 du Code civil.

L'Administration ne répond pas des objets précieux, des deniers ni des titres de crédit qui ne lui sont pas déclarés.

Si la perte partielle dépasse les trois quarts de la quantité transportée ou si elle porte sur un élément essentiel et difficile à remplacer d'un objet indivisible, l'intéressé peut considérer la perte comme totale, en laissant le surplus pour compte à l'Administration.

Au cas de perte partielle, il est tenu compte du déchet naturel de la marchandise, calculée à raison d'un tant pour cent, déterminé à l'avance par l'Administration selon la nature des marchandises et les autres circonstances.

Quand la perte est définivement établie avant le terme des quatre semaines, il y a lieu à liquidation immédiate de l'indemnité.

Si la chose considérée comme perdue est retrouvée dans les quatre mois du jour fixé pour la livraison, l'Administration doit en avertir immédiatement l'intéressé; celui-ci a le droit, dans les 15 jours de l'avis, de retirer la marchandise (franc de port), à la station de départ, à la station de destination ou à une station intermédiaire, moyennant restitution de l'indemnité.

Si la chose vient à être retrouvée à une époque quelconque et si la

quantité ou la qualité en sont reconnues différentes de celles qui ont été indiquées pour obtenir la liquidation de l'indemnité, celui qui a reçu cette indemnité est tenu de rembourser à l'Administration le double de la somme indûment perçue, sans préjudice des pénalités établies par la loi et les décrets en vigueur.

Pour les avaries, l'indemnité consiste dans le paiement de la somme correspondant à la dépréciation constatée.

Les bases d'indemnité pour les transports au prix des tarifs spéciaux sont celles qui résultent des conditions d'application de ces tarifs.

Les marchandises peuvent être assurées contre la perte totale ou partielle et contre l'avarie, par le paiement d'une prime sur la valeur déclarée. Cette prime est fixée à 0 fr. 0017 par km. et par 500 fr. indivisibles, avec un minimum de 0 fr. 70 (1). Sont exclues de l'assurance les marchandises dangereuses, exposées à dépérir ou pour lesquelles l'Administration ne pourrait encourir de responsabilité à raison de leur état ou de leur nature.

Lorsque l'expéditeur a contracté une assurance, l'indemnité pour perte totale est fixée à la somme déclarée ; l'indemnité pour perte partielle ou avarie est réglée proportionnellement à cette somme.

A moins que sa faute ne soit prouvée, l'Administration n'est responsable :

— ni de l'avarie ou du dépérissement des marchandises transportées aux risques et périls de l'expéditeur, ainsi que des liquides et des autres substances qui fermentent facilement ou qui se détériorent sous l'influence de l'air (en particulier de la rouille des métaux), en tant que le dommage résulte de la nature des marchandises ou de leur mode d'expédition ;

— ni de la diminution de poids, qui serait la conséquence inévitable de la nature et du transport de la marchandise ;

— ni du dommage causé aux matières dangereuses par leurs propriétés ou leur mode d'emballage ;

— ni des avaries survenues aux marchandises qui, en vertu des tarifs et conditions de transport ou d'un accord avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts ou couverts de bâches appartenant à l'expéditeur, en tant que ces avaries résultent d'un tel mode de transport ;

— ni de celles qui sont imputables au défaut d'emballage, au chargement et au déchargement des marchandises manutentionnées par les soins de l'expéditeur ou du destinataire ;

— ni des dommages dus à l'inexactitude des déclarations ou à l'inobservation des mesures spéciales de sûreté prescrites par les règlements ;

(1) Les assurances sont soumises à un impôt au profit du Trésor.

— ni du préjudice résultant des risques propres au transport des animaux;
— ni des dommages aux marchandises et animaux pour lesquels une escorte est obligatoire, en tant que ce dommage aurait pu être évité par la présence et la vigilance de l'escorte;
— ni des dommages dus à la faute ou à la négligence de l'ayant droit, aux ordres qu'il aurait donnés et que ne motiverait pas la faute de la Compagnie, au vice propre de la marchandise, à son emballage, au cas fortuit ou à la force majeure.

4. **Pays-Bas.** — *a.* Retards. — L'indemnité est réglée, sans que l'ayant droit ait à fournir aucune justification :
— pour la messagerie, au quart de la taxe, si le retard est compris entre 6 et 12 heures; au tiers, s'il est compris entre 12 et 24 heures; à la moitié, au delà de 24 heures;
— pour les marchandises à grande vitesse, au quart, si le retard est compris entre 12 et 24 heures; au tiers, s'il est compris entre 24 heures et 3 jours; à la moitié, au delà de 3 jours;
— pour les marchandises à petite vitesse, au quart, si le retard est compris entre 1 jour et 3 jours; au tiers, s'il est compris entre 3 et 8 jours; à la moitié, au-delà de 8 jours.

L'intéressé peut prétendre à une indemnité plus forte, à charge de prouver le dommage qu'il a subi, et dans la limite de la moitié de la taxe, si le retard ne dépasse pas 24 heures, et de la totalité de la taxe, s'il est supérieur à 24 heures.

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture l'intérêt qu'il attache à la livraison dans le délai réglementaire; dans ce cas, la Compagnie peut percevoir une surtaxe limitée, par 10 florins, à 1 cent pour les 150 premiers kilomètres, 1/2 cent pour les 225 kilomètres suivants, et 1/2 cent pour chaque parcours supplémentaire de 375 kilomètres. Quand une assurance de cette nature a été contractée, l'indemnité peut atteindre le montant de la déclaration.

En cas de dol, les restrictions de responsabilité cessent de subsister.

b. Perte totale ou partielle. avaries. — La marchandise est considérée comme perdue quatre semaines après l'expiration du délai fixé pour la livraison.

En cas de perte totale ou partielle, l'indemnité est réglée d'après la valeur commerciale de la marchandise ou, à défaut de justification par l'intéressé, d'après la valeur qu'auraient eue les marchandises de même nature et de même qualité à l'époque et au lieu fixés pour la livraison.

Toutefois il n'est pas admis de valeur supérieure à 30 florins par 50 kilogrammes bruts.

En cas d'avarie, l'indemnité est réglée, sous la même réserve, proportionnellement à la dépréciation de la marchandise.

L'expéditeur peut obtenir une indemnité plus forte, s'il a contracté une assurance en déclarant la valeur de la marchandise et en acquittant une prime qui ne peut dépasser 1/10 par mille de la valeur déclarée, pour chaque parcours de 150 kilomètres.

Pour les animaux, le règlement général du 9 janvier 1876 fixe une échelle analogue à celle que nous avons reproduite pour l'Allemagne. L'expéditeur peut s'assurer pour une valeur plus considérable, moyennant une prime qui n'excède pas 1 par mille du montant de sa déclaration, pour chaque parcours de 150 kilomètres.

Les maxima cessent d'être applicables, s'il y a eu dol de la part des agents du chemin de fer.

En acceptant l'indemnité pour perte, l'ayant droit peut exiger que la Compagnie l'avise, au cas où la marchandise viendrait à être retrouvée ultérieurement. Dans les quatre semaines de la réception de l'avis, il a la faculté de réclamer la livraison, sauf à restituer l'indemnité qui lui a été payée, déduction faite de la somme à laquelle il a droit pour retard dans la livraison.

La Compagnie n'assume aucune responsabilité pour les faits suivants :
— dommage survenu aux substances dangereuses ;
— bris d'objets fragiles ;
— suintement des liquides au travers des fûts, sans qu'il y ait avarie extérieure ;
— corruption des liquides et autres matières qui entrent facilement en fermentation ou en putréfaction ou qui subissent l'influence de la gelée ou de la chaleur ;
— rouille des métaux ;
— diminution de poids des poissons, des fruits, des légumes ;
— avaries survenues aux marchandises régulièrement transportées en wagon découvert et résultant du danger inhérent à ce mode de transport ;
— dommage dû à l'absence ou aux défectuosités de l'emballage, pour les marchandises dont la nature exige qu'elles soient convenablement emballées ;
— avaries résultant du chargement et du déchargement par l'expéditeur et le destinataire ;
— dommages subis par les marchandises qui doivent être escortées, lorsque ces dommages sont imputables aux dangers que l'escorte avait pour but de prévenir.

Jusqu'à preuve contraire, les dommages qui peuvent s'expliquer par les causes précédemment énumérées sont considérés comme leur étant imputables. Il appartient au demandeur d'établir la faute de la Compagnie.

Une exception est également prévue pour les risques particuliers inhérents au transport des bestiaux (fuite, chute, chocs, coups, frayeurs, contusions réciproques, suffocation, dangers que la surveillance des toucheurs avait pour but de prévenir).

Il est admis un déchet normal de 1 %, pour les marchandises sèches, et de 2 0/0, pour les marchandises humides, ainsi que pour quelques autres. Les Compagnies peuvent même, avec l'approbation du Ministre, fixer un pourcentage supérieur, pour les marchandises chargées par les soins de l'expéditeur ou déchargées par les soins du destinataire.

Dans tous les cas, les Compagnies peuvent dégager leur responsabilité, en prouvant que le dommage résulte de la force majeure, du vice propre de la chose, d'un défaut d'emballage invisible extérieurement, de la faute ou de la négligence de l'expéditeur.

5. **Suisse.** — L'action fondée sur le retard, la perte ou l'avarie, peut être intentée par l'expéditeur et par le destinataire. Si, aux termes de la lettre de voiture, la marchandise est transportée aux risques et périls de l'expéditeur, le destinataire n'a le droit de poursuivre qu'en fournissant, sur la demande de la Compagnie, une caution suffisante garantissant que l'expéditeur se soumettra ou sera tenu de se soumettre au jugement et à son exécution. Si la lettre de voiture ne porte pas cette mention, l'expéditeur ne peut poursuivre qu'en fournissant caution que le destinataire se soumettra de même ou sera tenu de se soumettre au jugement.

a. Retards. — L'intéressé peut demander la remise de la moitié du prix de transport ou même de la totalité, si la livraison n'a eu lieu qu'après un temps double du délai fixé.

Il a aussi la faculté de renoncer à cette base de règlement, pour prétendre à la réparation du dommage causé. Mais l'indemnité est limitée à celle qui serait due pour la perte totale de la marchandise. Elle ne peut dépasser 1 500 fr. par 50 kg. que si la marchandise a été remise pour être expédiée en grande vitesse ou avec une déclaration de valeur de plus de 1 500 fr. par 50 kg.

b. Perte totale ou partielle. avaries. — La marchandise est considérée comme perdue trente jours après l'expiration du délai réglementaire de livraison.

En cas de perte totale ou partielle, l'indemnité est réglée d'après la valeur commerciale courante qu'avait la marchandise au lieu et à l'époque où la livraison devait être effectuée ; elle ne peut toutefois dépasser 1 500 fr. par 50 kg. que si la marchandise a été remise pour être expédiée en grande vitesse ou si elle a été traitée comme telle, parce que la lettre de voiture portait la déclaration, par l'expéditeur, d'une valeur de plus de 1 500 fr. par 50 kg., ou enfin si l'ayant droit prouve, soit le dol, soit la faute grave de la Compagnie.

Le montant de l'indemnité porte intérêt à 6 °/₀ l'an, à dater du jour où la livraison aurait dû être accomplie.

Pour les animaux, l'indemnité est limitée à 1 500 fr. par tête, à moins que l'expéditeur n'ait déclaré une valeur supérieure et acquitté une surtaxe de 1 °/₀ de la plus-value ainsi déclarée.

Lorsque l'expédition a été faite sans déclaration de valeur, la Compagnie peut retenir sur l'indemnité les frais épargnés par la perte de la marchandise, ainsi que la taxe de transport restant à payer pour tout le parcours jusqu'au lieu de destination; toutefois l'ayant droit ne peut jamais être déclaré débiteur.

Lorsque l'expédition a été faite avec déclaration de valeur, il n'est fait aucune déduction sur le chiffre de l'indemnité, à moins qu'il ne dépasse la valeur vénale de la marchandise et que les circonstances ne révèlent pas un intérêt particulier justifiant la déclaration d'une valeur supérieure.

En recevant l'indemnité, l'ayant droit peut exiger qu'au cas où la marchandise serait retrouvée la Compagnie l'en avise et effectue la livraison entre ses mains contre restitution de l'indemnité, dans les trente jours de la réception de cet avis.

Quant aux dommages résultant d'avaries, l'Administration en est responsable, sauf des restrictions analogues à celles que nous avons énumérées dans le paragraphe relatif aux Pays-Bas, pour les déchets ; les accidents de substances dangereuses ; la détérioration des matières sujettes à la putréfaction, à la fermentation, au gel, à la rouille ; la casse des objets fragiles; les avaries dues au transport régulier en wagon découvert, au chargement et au déchargement par l'expéditeur et le destinataire, à l'absence ou à l'insuffisance de l'emballage ; les dommages subis par les marchandises qui doivent être escortées; les avaries dont elles étaient déjà atteintes lors de la remise au chemin de fer.

Une exception est également prévue par le règlement fédéral pour les risques inhérents au transport des animaux (fuite, chute, coups de corne, ruades, morsures, asphyxie, accidents que l'escorte avait pour but d'éviter, etc.).

Il est admis un déchet normal de 1 °/₀, pour les matières sèches, et de 2 °/₀, pour les liquides, ainsi que pour certaines autres matières ; le déchet peut même être porté à 4 °/₀ au maximum, pour les marchandises notoirement exposées dans certaines circonstances, telles que les huiles, le pétrole, le trois-six, etc.

Dans tous les cas, les Compagnies peuvent dégager leur responsabilité en prouvant que le dommage provient de la force majeure, d'une faute ou des instructions données par l'expéditeur ou le destinataire, de la nature de la marchandise ou de son conditionnement.

6. **Grande-Bretagne.** — Une loi du 23 juillet 1830, applicable à tous les entrepreneurs de transport et par suite aux Compagnies de chemins de fer, limite la responsabilité des Compagnies à 252 francs, pour tous les objets de prix qui leur ont été confiés et dont les expéditeurs n'ont pas déclaré la valeur, en payant, s'il y a lieu, la taxe réglementaire.

La loi du 8 mai 1845, en son article 89, rappelle que les Compagnies sont soumises au droit commun en matière de transports.

L'article 7 de la loi du 10 juillet 1854 porte ce qui suit : « Toute Compagnie sera responsable de la perte ou des accidents survenus aux chevaux, bestiaux ou animaux, ainsi qu'aux autres objets, marchandises et « choses, occasionnés par la négligence ou la faute de la Compagnie ou « de ses agents, et cela nonobstant tout avis, condition ou déclaration, « fait ou donné contrairement à cette disposition ou ayant pour objet de « limiter la responsabilité de la Compagnie, tout avis ou déclaration de « ce genre étant nul et de nul effet.

« Il n'est cependant pas interdit aux Compagnies de faire les conditions « que les cours saisies de la question trouveraient justes et raisonnables, « relativement à la réception, l'expédition et la remise des animaux, arti- « cles, objets et marchandises.

« Toutefois, il ne pourra être recouvré contre les Compagnies, relati- « vement à la perte ou aux accidents survenus à ces animaux, rien au « delà des sommes ci-après : pour un cheval, 1 262 francs ; par tête de « gros bétail, 378 francs ; par tête de porc ou mouton, 50 francs, à « moins que l'expéditeur n'ait déclaré une valeur supérieure, auquel cas « la Compagnie aura le droit de faire payer une somme additionnelle pro- « portionnelle à cette valeur déclarée, outre le prix ordinaire. La preuve « de la valeur des animaux incombera à l'expéditeur qui réclamera une « indemnité.

« Aucun traité spécial entre la Compagnie et les expéditeurs, relative- « ment à la réception, à l'expédition et à la remise d'animaux, marchandises,

« articles ou objets quelconques, n'obligera les parties, s'il n'est respective-
« ment signé par chacune d'elles. »

Tels sont les seuls textes en vigueur.

Les Compagnies anglaises ont naturellement cherché à étendre les cas d'irresponsabilité.

Les marchandises de la classe minérale ne sont transportées qu'aux risques et périls de l'expéditeur.

Certains articles sont classés dans des séries différentes, suivant que la Compagnie conserve la responsabilité du transport ou s'en décharge.

Les cours et tribunaux ont déclaré l'illégalité de clauses conçues en termes si absolus qu'elles impliquaient l'irresponsabilité du transporteur, même en cas de négligence ou de faute. En revanche, l'autorité judiciaire a formellement admis les stipulations de non-responsabilité, lorsqu'elles ne prêtaient point à cette interprétation, notamment pour les transports aux conditions des tarifs spéciaux. Elle a également considéré comme licites des dispositions qui fixaient un délai très court de prescription, pour les actions relatives aux pertes ou avaries ou qui dégageaient la responsabilité de la Compagnie en cas de déclaration inexacte dans le bulletin d'expédition.

Rappelons enfin qu'une loi de 1868 permet aux Compagnies qui se chargent de transports mixtes, par rails et par eau, de décliner, par un avis affiché et imprimé au dos du récépissé, toute responsabilité pour les cas de guerre, incendie, tempête, explosion de machines ou autres cas de force majeure.

7. **Observations générales.** — Nous n'avons pas à insister sur les différences, non plus que sur les analogies, entre les dispositions en vigueur à l'étranger et les dispositions applicables en France.

Deux observations seulement sont utiles à présenter :

1° Tandis qu'en France on se borne à appliquer les principes généraux du droit, les règlements étrangers contiennent presque tous des indications détaillées sur la responsabilité des Administrations ou des Compagnies de chemins de fer.

2° Ces règlements fixent en général des maxima pour les allocations auxquelles l'expéditeur ou le destinataire peuvent prétendre pour retard, perte ou avarie. Ils autorisent néanmoins les intéressés à se ménager un dédommagement plus considérable, en contractant une assurance et en payant une prime à cet effet.

§ 5. — RÉPARTITION DE LA RESPONSABILITÉ

ENTRE LES DIVERSES COMPAGNIES CONCOURANT A UN TRANSPORT COMMUN

1. Observations préliminaires. — Dans beaucoup de cas, la marchandise doit emprunter plusieurs réseaux pour aller du point d'expédition au point de destination.

L'expéditeur passe généralement avec la Compagnie de départ un contrat unique, aux termes duquel celle-ci s'engage à faire parvenir la marchandise à destination, sauf à se substituer les Compagnies suivantes pour l'exécution du transport en dehors de son réseau et pour la livraison au destinataire.

Quelle est alors la part de responsabilité incombant à chacune des Compagnies? Quelles sont les actions ouvertes contre elles à l'expéditeur ou au destinataire? Quels recours en garantie peuvent-elles exercer les unes contre les autres?

2. Responsabilité de la Compagnie de départ envers l'expéditeur et le destinataire. — La Compagnie de départ joue le rôle de commissionnaire. Elle est habituellement désignée sous le nom de « commissionnaire originaire » ou de « commissionnaire chargeur ».

Sa responsabilité est réglée par les articles 97, 98 et 99 du Code de commerce.

Art. 97. — « Le commissionnaire qui se charge d'un transport par « terre ou par eau est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans « le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure « dûment constatée. »

Art. 98. — « Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et « effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure. »

Art. 99. — « Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire « auquel il adresse les marchandises. »

Ainsi la Compagnie de départ, mandataire principal, est toujours responsable, vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire qui l'actionne, du retard, de l'avarie et de la perte totale ou partielle de la marchandise, sans que le demandeur ait à rechercher si le fait doit lui être attribué ou s'il est imputable aux Compagnies suivantes, et sans qu'il ait à établir autre chose que le fait matériel du dommage. Elle ne peut se dégager qu'en invoquant et établissant les exceptions tirées du vice propre, du cas

fortuit ou de la force majeure. Sans doute, elle a la faculté de former un recours en garantie contre la Compagnie sur laquelle elle croit pouvoir se décharger de sa responsabilité; mais le demandeur reste absolument étranger à ce recours, et, quel qu'en soit le sort, c'est toujours contre elle que l'expéditeur ou le destinataire obtient, s'il y a lieu, une condamnation à son profit (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie du Midi et autres; — 24 avril 1872, Cie de P.-L.-M. contre Boude; — 24 avril 1872, Cie de P.-L.-M. contre Trinquier et Baduel et Cie du Midi; — 9 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Gancel et Cie, Schultess et Puthet; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy et Teyssier et autres; — 12 juin 1883, Cie de P.-L.M. contre Daltrophe Wormus et Cie de la Haute-Italie).

Cette règle ne souffre pas d'exception, alors même qu'il s'agirait d'une action en répétition de l'indu intentée par l'expéditeur et que la taxe aurait été acquittée par le destinataire entre les mains de la dernière Compagnie; elle doit, en effet, répondre de l'exécution du contrat de transport, sans aucune restriction (Cour de cassation, 29 juillet 1874, Cie de la Haute-Italie contre Brewer et Ledez; — cour de Paris, 25 février 1880, Carteron et fils contre Cies de l'Est, du Nord, du Grand-Central et du Nord belges).

Le principe de la responsabilité pleine et entière de la Compagnie de départ a été critiqué par les considérations suivantes.

Jadis, quand les transports s'effectuaient exclusivement par terre et par eau, quand ils n'étaient point monopolisés, le commissionnaire-chargeur pouvait choisir librement ses sous-mandataires, ses agents d'exécution, et devait naturellement répondre de leurs actes. Aujourd'hui, il n'en est plus de même et les Compagnies ont un monopole de fait; les intermédiaires sont obligés; ils le sont d'autant plus que l'expéditeur a le droit de fixer l'itinéraire de la marchandise. Les raisons qui ont dicté et justifié l'article 99 du Code de commerce ont cessé de subsister.

Quelle que soit la valeur de l'objection, elle ne nous paraît pas de nature à motiver une revision de l'article 99. Forcer l'expéditeur ou le destinataire à suivre toutes les phases du transport, à rechercher parmi les Compagnies ayant coopéré au transport celle à laquelle le dommage doit être imputé, ce serait opposer à son action des impossibilités matérielles, ce serait le rendre impuissant à défendre ses droits. Les pouvoirs publics ont sagement agi, en introduisant dans l'article 61 du cahier des charges une clause aux termes de laquelle les Compagnies sont astreintes à s'arranger entre elles pour que le service de transport ne soit jamais

interrompu aux points de jonction des diverses lignes, c'est-à-dire à faire des transports communs. Cette clause, librement acceptée par les Compagnies, perdrait une partie de son efficacité, si l'article 99 du Code de commerce n'était pas maintenu.

Nous avons jusqu'ici supposé l'application de tarifs sans clause dégageant ou limitant la responsabilité de la Compagnie de départ.

Dans le cas où la lettre de voiture comporterait une stipulation de ce genre, pour l'ensemble du parcours, les règles générales exposées, pages 762, 774 et 775, devraient recevoir leur application, comme si le transport n'était pas sorti des limites d'un même réseau.

Le fait que la Compagnie de départ aurait accepté de la Compagnie suivante des réserves l'empêchant de contester ultérieurement la réalité des avaries et déchets, ne pourrait être considéré comme une renonciation de sa part au droit d'invoquer la clause de non-responsabilité des tarifs : car les renonciations ne se présument pas (Cour de cassation, 26 janvier 1886, Cie du Nord de l'Espagne contre Lasserre).

Dans le cas où la stipulation porterait seulement sur une partie du parcours (comme cela peut arriver quand des tarifs spéciaux sont soudés à des tarifs généraux), la Compagnie de départ pourrait en bénéficier, en prouvant que le dommage s'est précisément produit sur cette section (Voir un arrêt de la Cour de cassation du 12 juin 1883, Cie de P.-L.-M. contre Daltrophe Wormus et Cie de la Haute-Italie).

3. **Responsabilité des Compagnies autres que celle de départ envers l'expéditeur et le destinataire.** — Aux termes de l'article 1994 du Code civil, le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée.

Le contrat de transport étant unique, tous ceux qui participent à son exécution sont engagés vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire et peuvent être actionnés directement (Cour de cassation, 15 avril 1873, Cie du Nord contre Quaratesi ; — 9 avril 1879, Onkelinx contre Cie du Nord et Van Gendt). L'action ne serait irrecevable que si la Compagnie incriminée n'avait pas été comprise dans le contrat de transport et n'avait pas de lien de droit avec l'expéditeur (Cour de cassation, 20 novembre 1872, Chevron contre Cie de P.-L.-M.).

Toutefois il existe, au point de vue de l'action, une différence notable entre la situation de la Compagnie originaire et celle des Compagnies suivantes. Tandis que la Compagnie originaire est responsable pour la totalité du transport, les Compagnies suivantes ne le sont que dans la

limite de leur participation à l'œuvre commune. La présomption de faute édictée par le Code de commerce contre le voiturier subsiste bien; mais elle est limitée aux actes de la Compagnie contre laquelle l'action est dirigée. Cette Compagnie ne peut être condamnée que si le dommage s'est produit sur son réseau, c'est-à-dire s'il n'est ni antérieur à l'époque à laquelle elle a pris la marchandise en charge, ni postérieur à l'époque à laquelle elle l'a transmise (1) (2).

A qui incombe le fardeau de la preuve? Il y a lieu de distinguer à cet égard.

a. Perte totale. — Le demandeur aurait à prouver que la Compagnie a reçu la marchandise (Cour de cassation, 31 mai 1886, Cies de London, Chatam and Dover et du Nord contre May et Cie).

De son côté, la Compagnie se disculperait en établissant qu'elle l'a transmise (Cour de cassation, 8 décembre 1873, Lefrançois contre Cies de l'Ouest et de P.-L.-M.).

b. Perte partielle, avaries extérieures et apparentes, retard. — Le demandeur devrait prouver que le fait existait à la sortie du réseau. La Compagnie pourrait ensuite, pour échapper à une condamnation, démontrer que ce fait était antérieur à son intervention dans le transport, par exemple par la production des réserves qu'elle aurait formulées ou des garanties qu'elle aurait prises au regard de la Compagnie précédente. (Cour de cassation, 12 juin 1872, Cie du Nord contre Danset : condamnation de la Compagnie d'arrivée pour déchet, celle-ci n'ayant ni prouvé ni

(1) La jurisprudence belge diffère de la jurisprudence française. Elle soumet aux mêmes règles les actions dirigées contre toutes les Compagnies qui ont coopéré au transport. S'appuyant sur l'article 1994 du Code civil et sur la discussion à laquelle a donné lieu le Code de commerce devant le Conseil d'État, elle considère chacune des Compagnies intermédiaires comme représentant la Compagnie originaire et comme devant répondre de toutes les obligations engendrées par le contrat à l'exécution duquel elle a concouru. L'expéditeur et le destinataire peuvent actionner l'une quelconque des Compagnies et obtenir d'elle la réparation du dommage, sans avoir à prouver autre chose que le fait matériel de ce dommage et sans rechercher sur quel point du parcours la faute a été commise.

Cette jurisprudence, très habilement défendue par M. Lanckmann dans son Traité des transports, permet au destinataire de diriger son action contre la Compagnie d'arrivée, c'est-à-dire contre celle qui est en quelque sorte sous sa main, et ne l'astreint pas à exercer cette action contre la Compagnie originaire ou contre celle sur le réseau de laquelle le dommage s'est consommé. Elle lui évite dans tous les cas la preuve de la faute personnelle. A ce point de vue, elle est plus favorable aux intérêts du public.

(2) La Commission d'enquête instituée en 1863, sous la présidence de M. Michel Chevalier, avait proposé de donner plus de facilités à l'action du destinataire, en soumettant la Compagnie d'arrivée aux mêmes responsabilités que la Compagnie de départ, sauf son recours. Cette proposition n'a pas reçu de suite.

offert de prouver que la perte partielle se fût produite avant l'entrée de la marchandise sur son réseau; — 9 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Blanc : renvoi de la Compagnie d'arrivée des fins d'une action pour déficit, cette Compagnie ayant produit un bulletin de garantie qui établissait l'antériorité de la perte; — 15 avril 1873, Cie du Nord contre Quaratesi : condamnation de la Compagnie d'arrivée pour soustraction d'objets dans une malle, cette Compagnie n'établissant pas l'antériorité du délit; — 13 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Fabry et autres : renvoi de la Compagnie d'arrivée des fins d'une action pour avarie, cette Compagnie s'étant fait remettre par le précédent commissionnaire et produisant un bulletin de garantie qui démontrait que le dommage ne lui était point imputable; — 29 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Grataloup : renvoi de la Compagnie d'arrivée des fins d'une action pour retard dans la remise de la marchandise, ce retard s'étant produit sur le réseau précédent; — 14 août 1876, Cie de l'Est contre Lévy : condamnation de la Compagnie d'arrivée pour déficit, celle-ci n'ayant fait aucune réserve lors de la remise par la Compagnie précédente; — 27 août 1878, Cie de l'Est contre Bourcart : rejet d'une demande dirigée contre la Compagnie d'arrivée, celle-ci ayant fait constater l'avarie avant de prendre la marchandise en charge; — 10 décembre 1878, Cie de P.-L.-M. contre Milhaud, Fénelon et Cie et Jolimay et Cie : espèce semblable à celle du 13 avril 1874, — 20 janvier 1886, Cie de l'Est contre Picard : espèce semblable à celle du 27 août 1878).

A peine est-il nécessaire de faire remarquer en passant que, même reconnue coupable, la Compagnie actionnée pourrait invoquer, le cas échéant, les clauses de limitation d'indemnité inscrites au tarif.

c. Avaries intérieures et non apparentes. — La première Compagnie peut vérifier à loisir la marchandise, lorsqu'elle lui est présentée par l'expéditeur; si elle la reçoit sans réclamation ni réserve, elle est réputée l'avoir reçue en bon état et obligée de la rendre de même. Elle assume donc, sauf clause de non-garantie, la responsabilité complète des avaries, quelle qu'en soit la nature.

La même règle peut s'appliquer aux Compagnies suivantes, pour les avaries apparentes qu'une vérification sommaire permet de constater. Mais elle ne saurait être étendue aux avaries intérieures et non apparentes. En effet, les transmissions de réseau à réseau se font et doivent se faire, dans l'intérêt même des relations commerciales, avec une rapidité qui limite nécessairement les vérifications à l'état extérieur des colis et à leur conformité avec les indications de la lettre de voiture.

Lors donc qu'il s'agit d'avaries occultes, la Compagnie actionnée n'a

plus aucune preuve à fournir; conformément à l'article 1315 du Code civil, c'est au demandeur à établir l'obligation qu'il invoque contre elle, c'est-à-dire à démontrer que le dommage s'est produit sur son réseau (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy et Teyssier et autres).

4. **Responsabilité spéciale de la Compagnie d'arrivée envers l'expéditeur ou le destinataire, pour les expéditions en port dû.** — Lorsque l'expédition est faite en port dû, la Compagnie d'arrivée qui réclame au destinataire le prix intégral du transport est considérée comme étant aux droits des Compagnies précédentes et comme assumant la responsabilité des faits qui leur seraient imputables. Elle peut donc être condamnée, sauf à exercer tel recours que de droit (Cour de cassation, 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dereure; — 6 janvier 1874, Cie des Charentes contre Fougerat; — 2 juillet 1879, Cies de P.-L.-M. et d'Orléans contre Deler; — 16 mars 1881, Cie de l'Est contre Blanchin).

5. **Recours en garantie des Compagnies les unes contre les autres.** — Lorsqu'une Compagnie a été condamnée, à la requête de l'expéditeur ou du destinataire, elle peut obtenir garantie de celle des autres Compagnies à laquelle incombe en définitive la faute qui a donné lieu à cette condamnation.

Parfois, quand le transport a emprunté plus de deux réseaux, des recours successifs viennent se greffer les uns sur les autres (Voir, par exemple, l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt de cassation du 8 décembre 1873).

Lorsque le procès est motivé par des avaries occultes, la responsabilité en incombe toujours à la Compagnie originaire, si elle ne prouve pas que ces avaries se sont produites sur un réseau autre que le sien. Nous en avons donné la raison, en traitant des actions intentées par l'expéditeur ou le destinataire; cette raison s'applique également aux actions entre Compagnies (Cour de cassation, 12 mai 1868, Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres; — 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy et Teyssier et autres).

6. **Observations sur les transports successifs.** — Les règles précédemment exposées pour les transports communs ne s'appliquent pas au transport des marchandises qui ne sont pas directement transmises de réseau à réseau, mais qui passent par des intermédiaires chargés de les réexpédier

et qui font ainsi l'objet de contrats isolés et successifs. Il n'existe aucune solidarité entre ces contrats; chacun d'eux est distinct des autres, au point de vue de son exécution comme au point de vue de l'instrument qui le constate (Cour de cassation, 23 mars 1870, Cie de P.-L.-M. contre Dol-Hue et Cie, et autres arrêts cités, page 817 et suivantes).

Les tiers qui interviennent ainsi pour les réexpéditions deviennent, au regard des Compagnies, de véritables destinataires ou expéditeurs.

Il importe toutefois d'observer que parfois des transports communs peuvent comporter l'intervention de tierces personnes, sans perdre pour cela leur caractère. Mais alors la marchandise ne sort pas des mains des Compagnies; le contrat de transport demeure unique du point de départ au point de destination; le rôle des intermédiaires se borne à l'accomplissement de certaines formalités, telles que celles de la douane (Voir les arrêts de la Cour de cassation du 13 mai 1868, Andréac contre Fournier et Cie et Cie de l'Ouest; — du 31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres; — du 2 juillet 1879, Cies de P.-L.-M. et d'Orléans contre Deler).

Le paiement, par l'un de ces intermédiaires, de la partie du transport déjà effectuée, ne suffirait pas pour altérer le caractère de communauté, si la lettre de voiture était unique (Cour de cassation, 31 mars 1874).

7. Observations sur les transports mixtes par chemins de fer et par d'autres voies de communication. — Dans tout ce qui précède, nous avons admis, pour la simplicité de l'exposé, que le transport s'effectuait exclusivement par rails. C'est de beaucoup le cas le plus fréquent.

Les mêmes principes régissent les transports mixtes accomplis en vertu d'un contrat unique entre l'expéditeur et le commissionnaire. On en trouve l'application dans les espèces qui ont donné lieu aux arrêts de la Cour de cassation du 12 mai 1868 (Cie Marseillaise de navigation contre Cie du Midi et autres), — du 13 mai 1868 (Andréac contre Fournier et Cie et Cie de l'Est), — du 9 juillet 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Gancel et Cie, Schultess et Puthet).

8. Indications sur les règles suivies dans quelques pays étrangers. — Les règlements généraux des chemins de fer Allemands et Autrichiens portent qu'en cas de transport commun il n'y a pas solidarité de toutes les Compagnies qui ont participé au transport. En principe, la responsabilité incombe à l'Administration qui a reçu la marchandise de l'expéditeur et à celle à laquelle la marchandise a été transmise pour la réexpédier ou la livrer au destinataire. Les administrations intermédiaires ne

peuvent être recherchées par l'expéditeur ou le destinataire, qu'à charge par ceux-ci de fournir la preuve que le dommage s'est produit sur leurs lignes. Cette règle ne fait d'ailleurs point obstacle aux recours que les Compagnies peuvent avoir à exercer les unes contre les autres.

Des dispositions identiques sont insérées dans le règlement arrêté le 9 janvier 1876 par le Roi des Pays-Bas et dans le règlement approuvé le 9 juin 1876 par le Conseil fédéral suisse.

---

§ 6. — RÈGLES SPÉCIALES AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX

1. Contrats de transport internationaux passés en France. — Les clauses qui forment la base des contrats de transports internationaux passés en France sont soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics et ne peuvent par suite contenir que des stipulations en harmonie avec nos principes d'ordre public. Leur interprétation et leur application par les tribunaux français doivent se faire conformément à ces principes et aux règles générales de notre législation.

Nous nous bornerons à citer deux décisions judiciaires :

— Arrêt de la cour de Paris, du 18 mai 1868 (Cie d'Orléans contre Brière et Cie de l'Est). — Une Compagnie française se charge d'expédier une marchandise à Pesth, sans faire aucune réserve tendant à limiter sa responsabilité. Le colis étant perdu entre Kehl et Vienne, elle invoque des dispositions spéciales à la réglementation des chemins de fer allemands. Sa prétention est repoussée par la cour de Paris, qui la déclare responsable dans les termes du droit commun et par application des articles 98 et 99 du Code de commerce.

— Arrêt de la Cour de cassation, du 12 juin 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Daltrophe Wormus et Cie de la Haute-Italie). — Une expédition est faite sur la Haute-Italie au prix d'un tarif contenant une clause limitative d'indemnité en cas de retard sur le territoire étranger. La Cour déclare cette clause applicable, même au profit de la Compagnie originaire; elle n'est en effet pas contraire à nos principes d'ordre public (1).

2. Contrats de transports internationaux passés à l'étranger. — Le contrat de transport formé en pays étranger avec une Compagnie étrangère, pour une expédition vers un point du territoire français, est soumis aux lois et règlements qui régissent en ce pays les conventions de cette nature. Ces lois et règlements, lorsqu'ils n'ont rien de contraire à la loi française et à l'ordre public reconnu en France, doivent y recevoir leur application et sont notamment opposables au destinataire agissant en vertu de la stipulation faite pour lui par l'expéditeur. Mais toutes les clauses qui feraient échec à nos principes d'ordre public ne devraient point être res-

(1) Voir aussi : Cour de cassation, 24 avril 1872, Cie de P.-L.-M. contre Boude; — 29 juillet 1874, Cie de la Haute-Italie contre Brewer et Ledez).

pectées, alors même qu'elles seraient autorisées par la législation du pays où la convention a été conclue.

La Cour de cassation a rappelé ces règles dans plusieurs arrêts, où en fait l'applicabilité du contrat n'était pas contestable (31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres ; — 25 août 1875, Cie d'Alsace-Lorraine contre Adler et Rousseau ; — 19 juillet 1876, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cabasson et Cies de l'Est et de P.-L.-M. ; — 14 août 1876, Cie de l'Est contre Lévy ; — 6 mars 1877, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cie de l'Est ; — 4 juin 1878, Cie de l'Est contre Camion et autres ; — 7 août 1878, Cie de la Haute-Italie contre Tomatis et Cie de P.-L.-M. ; — 15 décembre 1886, Cie du Midi contre Goutelle).

Lorsque des actions sont intentées contre des Compagnies françaises pour des transports internationaux faits en vertu de contrats étrangers, le juge français décide nécessairement, d'après les articles 97, 98 et 99 de notre Code de commerce, si ces Compagnies peuvent être déclarées responsables du dommage, sauf à faire ensuite application des clauses contractuelles non contraires à nos principes d'ordre public. Il en est de même au regard des actions dont les tribunaux français seraient saisis contre des Compagnies étrangères (Cour de cassation, 19 août 1868, Cie de l'Est contre Gay, Cie de P.-L.-M. et autres ; — 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dereure ; — 12 juin 1872, Cie du Nord contre Danset ; — 9 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Gancel et Cie, Schultess et Puthet ; — 15 avril 1873, Cie du Nord contre Quaratesi ; — 8 décembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Guy, Teyssier et autres ; — 31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres ; — 13 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Fabry et autres ; — 29 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Grataloup ; — 19 juillet 1876, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cabasson et Cies de l'Est et de P.-L.-M. ; — 14 août 1876, Cie de l'Est contre Lévy ; — 27 août 1878, Cie de l'Est contre Bourcart ; — 10 décembre 1878, Cie de P.-L.-M. contre Milhaud, Fénelon et Cie et Jolimay et Cie ; — 9 avril 1879, Onkelinx contre Cie du Nord et Van Gendt ; — 2 juillet 1879, Cies de P.-L.-M. et d'Orléans contre Deler).

3. **Contrats de transports successifs.** — Lorsqu'un nouveau contrat est formé à la frontière, le juge français n'a en général à statuer que sur des stipulations faites sous l'empire de la loi française.

Dans le cas où il aurait à se prononcer sur l'exécution du contrat passé à l'étranger, il devrait s'abstenir d'appliquer les clauses contraires aux principes d'ordre public reçus en France (Cour de casation, 25 août 1875, Cie d'Alsace-Lorraine contre Adler et Rousseau).

4. **Projet de convention internationale pour les transports par chemin de fer.** — Le projet de convention élaboré à Berne pour les transports internationaux contient des dispositions extrêmement précises sur la responsabilité des Compagnies. Nous nous bornons à analyser ces dispositions, qu'il serait trop long de reproduire.

a. Personnes ayant qualité pour intenter l'action. — Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le duplicata de la lettre de voiture n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée par ce dernier qu'avec l'autorisation du destinataire.

b. Règlement de l'indemnité en cas de retard. — Le chemin de fer est responsable, à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté ou de son fait.

Le prix de transport est réduit de 1/10, pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai total; de 2/10, pour un retard compris entre 1/10 et 2/10; et ainsi de suite, jusqu'à 5/10, pour un retard de plus de 4/10. L'ayant droit peut obtenir, sur justification d'un préjudice, des dommages-intérêts limités au montant du prix de transport.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, les remises sur le prix, sans justification de dommage, sont doubles de celles qui viennent d'être indiquées. L'ayant droit peut obtenir des dommages-intérêts sur justification. Le montant de l'indemnité totale ne peut dépasser la somme déclarée (1).

c. Règlement de l'indemnité en cas de perte ou d'avarie. — La marchandise peut être considérée par l'ayant droit comme perdue, si la livraison n'a pas lieu dans les trente jours qui suivent le terme du délai total. Néanmoins, si elle est retrouvée dans les trois mois suivants, l'ayant droit en est avisé et a la faculté d'exiger la remise, sans frais, contre restitution de l'indemnité qu'il aurait déjà reçue.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, il est dressé un procès-verbal de l'accident. Ce contrat est précédé, pour la perte partielle ou l'avarie, d'une vérification faite conformément aux lois et règlement du pays où il y est procédé. Tout intéressé a la faculté de demander en outre une constatation judiciaire.

L'indemnité pour perte totale ou partielle est calculée d'après le prix

(1) La déclaration d'intérêt emporte le paiement d'une taxe supplémentaire, qui ne peut dépasser 1/200 de la valeur déclarée, par fraction indivisible de 200 km.

courant de la marchandise, au lieu et à l'époque où a été formé le contrat de transport.

L'indemnité pour avaries représente le montant intégral de la dépréciation.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, l'ayant droit peut obtenir, sur justification, des dommages limités au chiffre de la valeur déclarée.

Il peut être institué des tarifs spéciaux et réduits, avec limitation de l'indemnité en cas de perte ou d'avarie, pourvu que le maximum s'applique à tout le parcours.

Le transporteur n'est pas responsable des avaries dues : 1° au transport en wagons non fermés, lorsque l'emploi de ces véhicules est prévu par les tarifs ; 2° au transport en vrac ou aux défectuosités de l'emballage des marchandises qui, par leur nature, exigent un emballage (1) ; 3° au chargement ou au déchargement par l'expéditeur ou le destinataire ; 4° aux dangers inhérents à la nature des marchandises (bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition); 5° aux dangers particuliers que présente le transport des animaux vivants.

Il ne répond pas non plus de l'avarie survenue aux marchandises et aux bestiaux dont le transport ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger auquel l'escorte a pour objet de pourvoir.

Lorsqu'eu égard aux circonstances de fait l'avarie a pu résulter d'une des causes précédentes, il y a présomption qu'elle doit leur être attribuée, sauf preuve contraire du demandeur.

Pour les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le transporteur ne répond du déficit que s'il dépasse une limite de tolérance fixée généralement à 1 °/₀ et exceptionnellement à 2 °/₀.

Le chemin de fer dégage sa responsabilité, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un vice propre de la marchandise ou un cas de force majeure.

En cas de transport d'une marchandise livrable contre remboursement, si le chemin de fer délivre la marchandise sans encaissement préalable de la somme en remboursement, il est responsable du dommage, sauf son recours contre le destinataire et jusqu'à concurrence de cette somme.

d. Restitution des taxes indument perçues. — En cas d'application

(1) L'expéditeur doit fournir une déclaration qui dégage la responsabilité du chemin de fer. Toutefois, à défaut de cette déclaration, il n'est responsable qu'en cas de dol des vices apparents de l'emballage.

irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul dans la fixation des frais de transport et frais accessoires, la différence doit être remboursée.

e. Répartition de la responsabilité entre les diverses compagnies. — L'Administration avec laquelle a été passé le contrat de transport est responsable de son exécution pour le parcours total.

Chacune des Administrations suivantes, par le fait de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat.

L'action fondée sur le contrat de transport ne peut, sauf le recours des Administrations entre elles, être intentée que contre la première Administration, contre celle qui a reçu en dernier lieu la marchandise et contre celle sur le réseau de laquelle le dommage a été occasionné. Le demandeur a le choix entre ces trois Administrations ; une fois l'action intentée, son droit d'option est éteint.

L'Administration qui a payé une indemnité a le droit d'exercer un recours contre les autres Administrations. En principe, c'est celle par la faute de laquelle le dommage a été consommé qui doit en supporter les conséquences. Si plusieurs Administrations sont coupables, chacune d'elles répond de sa propre faute; au cas où la part de responsabilité de chacune d'elles ne peut être établie, le dommage est réparti proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif, pour l'exécution régulière du contrat. Cette répartition s'applique aussi au cas où il n'est pas prouvé que le dommage est imputable à telle ou telle Administration ; toutefois les Administrations qui établiraient qu'elles sont étrangères au dommage resteraient indemnes.

Pour les retards, en cas de faute collective, l'étendue de cette faute pour chaque Administration et par suite la part d'indemnité sont déterminées d'après le retard sur le réseau de cette Administration.

En cas de recours, il n'y a pas de solidarité entre les Administrations qui ont coopéré au transport. Ce recours ne peut être introduit dans l'instance relative à la demande principale. Il doit avoir pour base la décision rendue dans cette instance, pourvu que les Administrations contre lesquelles est dirigé le recours aient été à même d'intervenir dans le procès. Le recours doit porter simultanément contre toutes les Administrations à mettre en cause.

Toutefois ces règles, concernant les recours en garantie, peuvent être modifiées par des conventions particulières entre les Administrations.

CHAPITRE XIX

EXTINCTION DES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ

PAR LA RÉCEPTION DES OBJETS TRANSPORTÉS ET LE PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT

§ 1. — RÈGLES GÉNÉRALES

1. Article 105 du Code de commerce. — Aux termes de l'article 105 du Code de commerce, « la réception des objets transportés et le paiement « du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier ».

Cette disposition est absolue ; elle s'applique à toutes les actions, quelle qu'en soit la nature.

Les Compagnies de chemins de fer peuvent l'invoquer, comme tous les autres entrepreneurs de transport (Cour de cassation, 5 février 1856, Cie de P.-L.-M. contre Escoffier ; — 9 juin 1858, Cie de l'Ouest contre Hutin et Cie du Nord ; —20 juillet 1868, Cie du Midi contre Cantagril, etc.). Il n'y a pas non plus à distinguer entre la grande et la petite vitesse (Cour de cassation, 20 juillet 1868).

2. Simultanéité nécessaire des deux opérations. Ordre de ces opérations. Inapplicabilité de l'article 105 aux transports effectués en port payé. — Pour que l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce puisse être opposée, il est indispensable que les deux opérations soient réunies : ni le paiement sans réception effective, ni la réception sans le paiement, ne couvriraient la responsabilité de la Compagnie. Les deux conditions sont cumulatives. Le législateur a voulu une double présomption attestant la renonciation tacite du destinataire à toute revendication contre le transporteur ; le destinataire est réputé n'avoir pris livraison de la marchandise qu'après en avoir vérifié l'état et n'avoir payé le prix de la voiture sans réserves qu'après s'être assuré qu'il le devait réellement et qu'il n'avait ni répétition à exercer, ni indemnité ou dommages intérêts à réclamer (Cour de cassation, 22 juillet 1850, Cornefert contre Bouquet-

Gobin ; — 26 février 1855, Cazenave et Cie contre Satin-Bouiller et Cie ; — 12 mars 1873, Cie du Nord contre Sorghe et autres ; — 27 décembre 1875, Cie de l'Ouest contre Boutin, Brière et Rousteaux).

Peu importe d'ailleurs l'ordre matériel des deux opérations (Cour de cassation, 27 mai 1878, Cie d'Orléans contre Desclaux ; — 16 juin 1879, Cie de P.-L.M. contre Ravillat et Weilen).

De ce que la réception de la marchandise et le paiement du prix doivent être simultanés, il résulte que l'article 105 est inapplicable aux expéditions en port payé. Le prix de la voiture étant déjà acquitté par l'expéditeur, l'une des deux présomptions exigées par le législateur fait défaut (Cour de cassation, 13 novembre 1867, Messageries impériales contre Fougasse; — 4 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Pégat). Bien que la jurisprudence soit invariable à cet égard, certains auteurs ont combattu la distinction faite entre les expéditions franco et les expéditions en port dû ; suivant eux, le destinataire de la marchandise en port payé, prévenu de l'acquittement du prix de la voiture par l'expéditeur, est en situation de faire telles réserves que de droit, avant de prendre livraison, et par conséquent d'éviter la déchéance de l'article 105, tout comme s'il avait eu à payer lui-même les frais de transport ; ils considèrent comme irrationnel de priver ou de faire au contraire profiter la Compagnie d'un moyen de libération définitive, suivant le jour ou l'heure du paiement ; ils jugent anormal de maintenir la responsabilité du transporteur, pour des marchandises dont il est dessaisi et sur lesquels il ne peut plus exercer de surveillance. Quelle que soit la valeur de cette critique, la jurisprudence est bien assise et on ne peut que s'en féliciter pour le public ; il ne faut pas oublier en effet que la disposition de l'article 105 est extrêmement rigoureuse et qu'il serait plutôt désirable d'en voir restreindre les effets.

Dans certains cas, il y a identité entre l'expéditeur et le destinataire ; une personne se fait adresser à elle-même des marchandises d'une gare dans une autre gare. En pareille circonstance, doit-on encore déclarer l'article 105 inapplicable aux expéditions en port payé ? L'affirmative ne nous semble pas douteuse. Car les avaries, les déchets, ne se produisant qu'après le paiement des frais de transport, la situation reste absolument la même, au point de vue des présomptions, que lorsque les marchandises sont adressées à une personne autre que l'expéditeur.

3. **Nécessité d'une réception effective.** — Il faut que la réception soit effective.

En général et par mesure d'ordre, les Compagnies exigent, avant de mettre la marchandise à la disposition du destinataire, le paiement du

prix et l'émargement du livre de sortie. C'est seulement ensuite qu'a lieu la livraison constatée dans des formes diverses, notamment par l'apposition du timbre de sortie et par la signature du destinataire sur une feuille de décharge.

S'il n'est pas établi que la livraison ait eu lieu, la Compagnie n'est point libérée (Cour de cassation, 12 mars 1873, Cie du Nord contre Sorghe et autres; — 13 janvier 1875. Cie de l'Est contre Cie le Soleil et Géhin; — 13 janvier 1875, Cie de l'Est contre Piat).

Elle ne l'est pas davantage, s'il y a eu erreur de colis, reconnue après coup (Cour de Limoges, 5 mars 1870, Cie d'Orléans contre Chatenet et Vigier).

Mais si, au contraire, la livraison a eu lieu, le mode de procéder que nous venons d'indiquer n'a rien d'illicite et ne peut porter obstacle à l'exception tirée de l'article 105 (Cour de cassation, 20 janvier 1874, Cie de l'Est contre Luzzani; — 13 janvier 1875, Robin contre Cie de P.-L.-M et Cie d'Orléans; — 11 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Guérin; — 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier; — 27 mai 1878, Cie d'Orléans contre Desclaux; — 6 novembre 1878, Cie du Midi contre Debax et Strapp; — 16 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Ravillat et Weilen).

4. **Distinction à faire quant à la personne qui a pris livraison et payé le port.** — La Compagnie n'a pas à connaître de destinataire autre que celui qui est indiqué sur la lettre de voiture; elle n'a point à rechercher, en particulier, si la marchandise est effectivement destinée à un tiers, si elle doit ensuite être réexpédiée.

Elle est libérée, lorsque le paiement du prix et la réception ont été effectués par un commissionnaire intermédiaire auquel la marchandise était nominalement adressée (Cour de cassation, 23 mars 1870, Cie de P.-L.-M. contre Dol-Hue et Cie; — 16 mai 1870, Cie de P.-L.-M. contre Escalada, Vidiella et autres; — 24 novembre 1874, Cie de P.-L.-M. contre Fratelli, Silva et autres; — 13 juin 1877, Cie de P.-L.-M. contre Bless, Cie des Dombes et Ravet; — 12 août 1879, Cie de P.-L.-M. contre Creissac et Armorin).

Peu importe que la Compagnie ne puisse ignorer la qualité du destinataire indiqué sur la lettre de voiture (Cour de cassation, 16 mai 1870).

La Compagnie est également libérée, quand il a été procédé aux opérations par un camionneur ayant mandat du destinataire (Cour de cassation, 9 mars 1870, Cie de l'Ouest contre Térouin et Ponceau; — 20 janvier 1874, Cie de l'Est contre Luzzani; — 26 avril 1876, Cie de l'Est contre Hanser et Lévy et Devantoy; — 6 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Bonassieu; — 24 août 1881, Cie d'Orléans contre Ranciat et Lunean; — 8 décembre 1865, Cie du Midi contre Gaubert).

Le mandat peut d'ailleurs se déduire de l'usage ou d'autres circonstances qu'il appartient au juge d'apprécier.

Mais il en serait tout autrement, si la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport avaient été faits par un camionneur de la Compagnie (Cour de cassation, 7 juin 1858, Cie d'Orléans contre Rousselet et Cie), ou par un autre mandataire du transporteur, tel qu'un directeur de magasins généraux, chargé de la remise pour le compte de ce dernier (Cour de cassation, 21 novembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Cie des magasins généraux de Lyon).

La réception et le paiement par un commissionnaire intermédiaire n'éteindraient pas non plus l'action contre le commissionnaire primitif, s'il n'existait qu'un contrat de transport unique (Cour de cassation, 31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres).

5. **Applicabilité de l'article 105 envers l'expéditeur comme envers le destinataire.** — L'article 105 du Code de commerce dispose en termes généraux et absolus, sans distinguer entre l'action intentée par l'expéditeur et celle qu'intente le destinataire (Cour de cassation, 10 avril 1878, Cie d'Orléans contre Juteau).

6. **Applicabilité aux livraisons à domicile comme aux livraisons en gare.** — La loi ne distingue pas davantage entre la réception au domicile du voiturier, c'est-à-dire dans la gare, et la réception faite au domicile du destinataire (Cour de cassation, 9 mars 1870, Cie de l'Ouest contre Térouin et Ponceau; — 4 février 1880, Cie de P.-L.-M. contre Baratier frères, Dardelet, Labourin et Cie).

7. **Applicabilité malgré la hâte inhérente aux opérations des Compagnies de chemins de fer.** — Un destinataire ne peut, pour repousser l'exception tirée de l'article 105, se prévaloir de la rapidité inhérente aux opérations de la Compagnie et des difficultés qui en résultent pour la vérification et l'énonciation des réserves (Cour de cassation, 17 novembre 1873, Cie de l'Ouest contre Tellier; — 15 mai 1876, Cie du Midi contre Lambon et autres; — 16 juillet 1877, Cie de P.-L.-M. contre Ducret, Schmitelin et Huret).

Mais il faut, bien entendu, que le destinataire n'ait été empêché de sauvegarder ses droits, ni par un événement de force majeure, ni par le fait de la Compagnie. Nous insisterons davantage sur ce point, en exposant les règles spéciales aux avaries; nous nous bornons ici à citer les arrêts déjà relatés du 15 mai 1876 et du 16 juillet 1877.

8. **Applicabilité malgré un prétendu usage de la Compagnie d'admettre les réserves après coup.** — La déchéance subsiste malgré le prétendu usage de la Compagnie d'admettre les réclamations, même après la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport : en effet, nous verrons plus loin que la renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 105 doit être expressément établie (Cour de cassation, 17 janvier 1872, Cie du Nord contre David, Trouillet et Adhémar; — 17 novembre 1873, Cie de l'Ouest contre Tellier; — 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier).

9. **Applicabilité malgré des allégations vagues, sur la résistance opposée par les agents de la Compagnie à l'acceptation des réserves du destinataire.** — Il ne suffit pas, pour échapper à la déchéance, d'alléguer en termes vagues et généraux que les préposés de la Compagnie se refusent en fait à accepter le prix sous réserve et à assister aux constatations.

Des allégations de cette nature, ne s'appliquant pas spécialement à la cause et ne s'appuyant que sur une prétendue notoriété, sont sans valeur pour servir de base à une décision judiciaire (Cour de cassation, 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier).

10. **Inapplicabilité au cas où le destinataire a manifesté son intention de poursuivre la réparation du préjudice, comme au cas où la Compagnie a reconnu sa dette.** — L'exception tirée de l'article 105 cesse d'être opposable, lorsque le destinataire a formulé des réserves ou lorsqu'il a manifesté antérieurement son intention de poursuivre la réparation du préjudice, en assignant par exemple la Compagnie pour se faire livrer la marchandise en retard et adjuger des dommages-intérêts (Cour de cassation, 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin).

Mais les réserves doivent être précises et suivies d'une vérification immédiate, si cette vérification est nécessaire (Cour de cassation, 30 janvier 1872, de Montenol contre Cie de l'Ouest; — 28 mars 1882, Cie de P.-L.-M. contre Bénier-Duteil).

Les réserves peuvent d'ailleurs, en cas de livraisons successives de marchandises faisant l'objet d'une même expédition, être utilement formulées lors de la dernière livraison, bien que le destinataire ait consenti à émarger le registre et à payer le prix lors de la première livraison, dans l'espoir que le surplus de l'expédition lui parviendrait en temps utile et en bon état (Cour de cassation, 15 juillet 1878, Cie de P.-L.-M. contre Decourt et Aufrère).

La fin de non-recevoir cesse encore d'être opposable quand, par une mention inscrite par exemple sur la lettre de voiture avant l'enlèvement de la marchandise, la Compagnie a réservé les droits du destinataire et rendu dès lors sans objet toute protestation (Cour de cassation, 14 avril 1874, Cie de P.-L.-M. contre Burnichon).

11. Inapplicabilité en cas d'empêchement résultant, soit de la force majeure, soit du fait de la Compagnie, et en cas de fraude ou d'infidélité. — L'article 105 deviendrait inapplicable, si le destinataire avait été empêché de sauvegarder ses droits, soit par un événement de force majeure, soit par le fait de la Compagnie.

Il en est ainsi notamment, lorsque la Compagnie a dissimulé les conditions d'inexécution du transport (Cour de cassation, 22 mai 1865, Cie de l'Ouest contre Grellay ; — 14 février 1876, Cie de l'Ouest contre Caroff et Cie), ou plus généralement lorsqu'une fraude ou une infidélité sont imputées ou relevées à la charge de la Compagnie (Cour de cassation, 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre veuve Collin et frères ; — 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Morel et Sabatier ; — 17 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Seilhan ; — 30 mars 1885, Cie d'Orléans à Châlons contre Moulin). En effet, dans ce cas, l'action exercée par la Compagnie n'est plus à proprement parler celle qui a été prévue par l'article 105, mais bien une action en dommages-intérêts fondée sur un délit.

Toutefois, il faut que la fraude soit bien établie (Cour de cassation, 8 avril 1883, Cie du Nord contre Dubuquoy).

12. Inapplicabilité pour les actes qui ne se rattachent pas directement au transport. — L'exception de l'article 105 ne pourrait couvrir la responsabilité pour des actes ne se rattachant pas directement au transport, mais effectués par la Compagnie en qualité de mandataire. (Voir Sarrut, page 514.)

13. Renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 105. — L'article 2220 du Code civil prévoit la renonciation au bénéfice de la prescription. Il n'y aurait donc rien d'illicite dans le fait de la Compagnie, de renoncer à se prévaloir de l'article 105 du Code de commerce (Cour de cassation, 9 juin 1858, Cie de l'Ouest contre Hulin et Cie du Nord ; — 2 février 1876, Cie de P.-L.-M. contre Roger).

Aux termes de l'article 2221 du Code civil, la renonciation peut être expresse ou tacite : la renonciation tacite résulte d'un fait qui suppose l'abandon du droit acquis, par exemple d'une vérification et de la recon-

naissance du bien fondé de la réclamation par l'un des employés de la Compagnie (Mêmes arrêts).

Toutefois, les Compagnies ne peuvent, sans enfreindre l'article 2220 du Code civil, renoncer par avance à la prescription : seule, la prescription acquise est susceptible de renonciation.

Nous croyons d'ailleurs que cette renonciation ne serait pas licite, si elle était consentie au profit de certains expéditeurs et non au profit de certains autres : il y aurait là un véritable traité de faveur, contraire à l'esprit et à la lettre des actes de concession. C'est sans doute en ce sens qu'il faut entendre les deux arrêts de la Cour de cassation du 17 janvier 1872 et du 17 novembre 1873, dans les motifs desquels on lit : « En ad- « mettant qu'une convention de ce genre fût licite entre une Compagnie « et un particulier, et en admettant que les parties puissent déroger aux « dispositions de la loi qui régissent les rapports des voituriers et des « destinataires... »

La renonciation doit d'ailleurs être bien établie (Mêmes arrêts ; — Cour de cassation, 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier).

14. Irrecevabilité de l'exception, si elle est opposée pour la première fois devant la Cour de cassation. — La fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce n'est pas d'ordre public et ne peut pas être, pour la première fois, proposée devant la Cour de cassation (Cour de cassation, 12 juin 1877, Cie de l'Ouest contre Husson, Rochée et autres).

15. Observation sur les transports internationaux. — En ce qui concerne les transports internationaux, la loi à suivre pour l'exception basée sur la réception et le paiement est celle du lieu où doit se faire la livraison (Voir un arrêt de la Cour de cassation, du 31 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Granger et autres).

§ 2. — APPLICATION AUX RETARDS DANS LA LIVRAISON DES MARCHANDISES

1. Applicabilité de l'article 105 du Code de commerce aux actions pour retard dans la livraison des marchandises. — Les actions pour retard dans la livraison des marchandises sont éteintes comme les autres, aux termes de l'article 105 du Code de commerce, par la réception et le paiement du prix (Voir, par exemple, un arrêt de la Cour de cassation, du 3 février 1875, Joannon contre Cie P.-L.-M., ainsi que les arrêts des 21 novembre 1871, 24 novembre 1874, 5 avril 1876, 15 mai 1876, 10 avril 1878, 15 juillet 1878, 24 août 1881 et 22 juillet 1884, cités à propos des règles générales).

Il n'y a pas lieu de distinguer entre les différentes phases du transport. L'article 105 s'applique, en particulier, aux actions qui ont pour cause des retards dans l'expédition, c'est-à-dire dans le départ de la marchandise dont le transport a été requis. Aussi la Cour de cassation a-t-elle annulé un jugement, qui avait déclaré la fin de non-recevoir inapplicable à un retard dans la fourniture de wagons à bestiaux (10 juillet 1883, Cie de P.-L.-M. contre Fildier).

2. Applicabilité malgré l'ignorance du jour de l'expédition. — Il y a forclusion, alors même que le destinataire ignore le jour de l'expédition, s'il n'est pas constaté que cette circonstance provienne du fait de la Compagnie (Cour de cassation, 21 mai 1865, Cie de l'Ouest contre Grellay; — 1er février 1882, Cie du Nord contre Maillot).

§ 3. — APPLICATION AUX AVARIES ET DÉCHETS OU PERTES PARTIELLES. — RÈGLES SPÉCIALES

1. Applicabilité aux avaries occultes comme aux avaries apparentes. — On sait toutes les difficultés que présente la vérification des marchandises avant la réception. Si la livraison a lieu en gare, le destinataire hésite souvent à procéder au déballage et au réemballage ; si elle a lieu à domicile, il hésite également à imposer au camionneur une attente plus ou moins prolongée. Néanmoins, eu égard aux termes généraux et absolus de la loi, la Cour de cassation a dû déclarer, dans un grand nombre d'arrêts, qu'il n'y avait pas lieu de distinguer entre les avaries apparentes, qu'un examen superficiel permet de reconnaître, et les avaries occultes, dont la constatation exige un examen plus minutieux. Indépendamment de cette raison de texte, il en est d'autres qui justifient au besoin l'assimilation entre les avaries occultes et les avaries apparentes : nous aurons à les indiquer et à les apprécier plus loin. (Voir notamment les arrêts suivants de la Cour de cassation : 29 mai 1867, Cie de P.-L.-M. contre Narcy frères; — 9 mars 1870, Cie de l'Ouest contre Térouin et Ponceau; — 17 novembre 1873, Cie de l'Ouest contre Tellier ; — 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Morel et Sabatier ; — 20 janvier 1875, Cie de P.-L.-M. contre Canagnier ; — 16 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Ravillat et Weilen ; — 17 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Seilhan; — 4 février 1880, Cie de P.-L.-M. contre Baratier frères, Dardelet et Labourin et Cie ; — 10 mars 1880, Cie des Bouches-du-Rhône contre Durand ; — 10 avril 1883, Cie d'Orléans contre Nadal ; — 30 mars 1885, Cie d'Orléans à Châlons contre Moulin ; — 8 décembre 1885, Cie du Midi contre Gaubert.)

2. Applicabilité malgré les difficultés de la vérification, si cette vérification n'a pas été rendue impossible par la force majeure ou le fait de la Compagnie. — L'exception ne peut être repoussée à raison des difficultés de la vérification, si un événement de force majeure ou le fait de la Compagnie n'ont pas rendu cette opération impossible.

La Cour de cassation l'a déclaré :

1° d'une manière générale, par arrêts des 17 janvier 1872, Cie du Nord contre David, Trouillet et Adhémar ; — 25 août 1873, Cie de l'Ouest contre Hémery ; — 20 janvier 1874, Cie de l'Ouest contre Luzzani ; — 24 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Bacri ; — 26 avril 1876, Cie de l'Est contre Hanser, Lévy et Devantoy ; — 11 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Guérin ; —

16 juillet 1877, Cie de P.-L.-M. contre Ducret, Schmitelin et Huret ; — 6 novembre 1878, Cie du Midi contre Debax et Strapp ; — 26 juin 1882, Cies de P.-L.-M. et du Nord contre Audan et Jayet) ;

2° plus spécialement, à propos d'avaries occultes, par arrêts des 4 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Morel et Sabatier ; — 16 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Ravillat et Weilen ; — 17 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Seilhan ; — 10 mars 1880, Cie des Bouches-du-Rhône contre Durand ; — 20 novembre 1882, Cie de P.-L.-M. contre Duprat ; — 10 avril 1883, Cie d'Orléans contre Nadal ; — 30 mars 1885, Cie d'Orléans à Châlons contre Moulin.

Aucune disposition de loi, ni de règlement, n'impose aux Compagnies l'obligation de fournir un local spécial et des employés pour faciliter les vérifications (Cour de cassation, 26 juin 1882, Cies de P.-L-M. et du Nord contre Audan et Jayet).

3. **Applicabilité malgré un prétendu usage de la Compagnie d'admettre les vérifications après coup.** — Dans l'exposé des règles générales, nous avons indiqué que la renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 105, sans être juridiquement illicite, devait cependant être établie d'une manière positive.

Aussi le destinataire ne peut-il se prévaloir d'un prétendu usage de la Compagnie, d'admettre la vérification après le paiement et la réception (Cour de cassation, 17 janvier 1872, Cie du Nord contre David, Trouillet et Adhémar ; — 17 novembre 1873, Cie de l'Ouest contre Tellier ; — 8 mai 1878, Cie du Nord contre Jacquier.)

4. **Applicabilité malgré un bulletin de garantie délivré à la Compagnie par l'expéditeur.** — Si l'expéditeur s'est engagé vis-à-vis de la Compagnie à la garantir à raison des déchets ou des avaries que pourrait subir la marchandise, cette stipulation ne saurait profiter au destinataire qui y est demeuré étranger et l'affranchir, quels qu'en puissent être d'ailleurs le sens et la portée, de la déchéance prononcée par l'article 105 du Code de commerce (Cour de cassation, 21 novembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Baulier et Ducret).

5. **Applicabilité malgré une constatation presque immédiate ou malgré une vérification antérieure, mais non contradictoire.** — La forclusion est absolue. Elle doit être appliquée, alors même que l'avarie ou le déchet seraient constatés presqu'immédiatement après la réception et le paiement, par exemple avant l'entrée de la marchandise en magasin (Cour de cassation, 17 juin 1879, Cie de P.-L.-M. contre Desseignet).

Les résultats d'une vérification non contradictoire, telle que la visite par les agents de la douane en l'absence de tout représentant de la Compagnie, ne peuvent davantage être opposés à l'exception tirée de l'article 105 (Cour de cassation, 6 novembre 1878, Cie du Midi contre Debax et Strapp).

6. **Applicabilité malgré l'affirmation ou la preuve que l'avarie existait avant la réception.** — Aux termes de l'article 1352 du Code civil, nulle preuve n'est admise contre la présomption légale, quand, sur le fondement de cette présomption, la loi dénie l'action en justice, à moins qu'elle n'ait réservé la preuve contraire (et sauf certaines réserves relatives au serment et à l'aveu judiciaires).

Un tribunal ne pourrait donc repousser l'exception, en affirmant que l'avarie existait avant l'arrivée de la marchandise (Cour de cassation, 26 juin 1882, Cies de P.-L.-M. et du Nord contre Audan et Jayet).

7. **Applicabilité malgré la reconnaissance contradictoire et préalable de l'avarie, si les deux parties ont été d'accord pour attribuer cette avarie au vice propre de la chose.** — La décharge résultant de la réception et du paiement ne peut être compromise par ce fait que les deux parties ont été d'accord pour reconnaître l'avarie avant la livraison, si elles ont, en même temps, attribué l'une et l'autre cette avarie au vice propre de la chose (Cour de cassation, 13 février 1878, Cie du Midi contre Enjalric).

8. **Applicabilité à des marchandises restées en gare, après réception et paiement, si le destinataire n'a pas été empêché de les enlever par le fait de la Compagnie.** — Si des marchandises restent en gare, après réception et paiement, par l'effet d'une simple tolérance de la Compagnie, sans qu'aucun obstacle ait été opposé à leur enlèvement et sans qu'aucun contrat de dépôt ait été conclu entre le destinataire et la Compagnie, celle-ci peut opposer la fin de non-recevoir de l'article 105 aux actions dirigées contre elle pour des avaries postérieures à la livraison, par exemple pour la destruction par un incendie, alors surtout qu'il n'est pas établi que cet incendie résulte de la faute de la Compagnie ou d'un de ses agents (Cour de cassation, 13 janvier 1875, Cie de P.-L.-M. contre Cie d'Orléans et Robin).

9. **Inapplicabilité en cas d'obstacle à la vérification par un événement de force majeure ou par le fait de la Compagnie.** — La

présomption légale disparaît, quand un événement de force majeure ou le fait de la Compagnie ont empêché la vérification de la marchandise. Ce principe a été rappelé par de nombreux arrêts de la Cour de cassation (Voir page 834). La Cour en a fait application au cas d'encombrement de la gare d'arrivée (13 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Avy et Passemard, Coste et Cie; — 27 décembre 1875, Cie de l'Ouest contre Boutin, Brière et Rousteaux).

10. Inapplicabilité à des marchandises restées en gare après réception, par le fait de la Compagnie, et avariées pendant ce séjour. — Si des marchandises devaient, par le fait de la Compagnie, rester en gare après paiement et réception et si elles étaient avariées, l'exception ne serait plus opposable; on devrait admettre qu'il n'y a pas eu livraison effective (Cour de cassation, 13 janvier 1875, Cie de l'Est contre Cie le Soleil et Géhin).

11. Inapplicabilité en cas de fraude, d'infidélité ou de dissimulation de la Compagnie. — En exposant les règles générales d'application de l'article 105, nous avons dit que la fraude ou l'infidélité des agents de la Compagnie faisaient tomber la forclusion du destinataire. Tel est le cas où le voiturier a fait constater, au cours du voyage, les avaries de la marchandise, mais en a dissimulé l'existence ainsi que les résultats de l'expertise, lors de la livraison (Cour de cassation, 14 février 1876, Cie de l'Ouest contre Caroff et Cie); tel est encore le cas d'un détournement imputé aux agents de la Compagnie (Cour de cassation, 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre veuve Collin et frères).

§ 4. — APPLICATION AUX DEMANDES EN DÉTAXE

RÈGLES SPÉCIALES

1. **Distinction établie par la jurisprudence.** — La jurisprudence a distingué entre les actions portant sur l'existence même des conditions du contrat de transport ou sur une faute commise dans l'exécution de ce contrat et les actions qui ont pour objet la rectification d'une simple erreur de calcul.

Pour les actions de la première catégorie, elle a admis la fin de non-recevoir de l'article 105 ; pour les autres, au contraire, elle l'a repoussée.

2. **Applicabilité au cas de fausse direction donnée aux transports.** — Une fausse direction donnée aux marchandises et la perception d'une taxe exagérée, par suite de l'allongement de parcours, sont considérés comme tombant sous l'application de l'article 105 du Code de commerce (Cour de cassation, 25 avril 1877, Cie du Nord contre Delhon, et Cie du Nord contre Gouron : transport par une voie que les destinataires réputaient ne pas être la voie normale, mais qui était désignée aux récépissés ; — 2 juillet 1879, Cie du Midi contre Martin : marchandise expédiée au tarif le plus réduit, mais dirigée par la Compagnie sur un itinéraire indirect et correspondant à une taxe plus élevée ; — 21 décembre 1880, Cie de l'Est contre Mariotte frères et Petit : transport par un itinéraire indirect ; — 19 juillet 1881, Cie d'Orléans contre Germain et Primois : fausse direction donnée au transport ; — 17 juillet 1883 et 23 février 1885, Cie de P.-L.-M. contre Gassier et Cie du Nord : faute analogue ; — 24 décembre 1884, Cie d'Orléans contre Noury, transport par un itinéraire qui n'était pas le plus direct ; — 10 mai 1886, Cie de P.-L.-M. contre Gassier et Cie du Nord : faute imputée à la Compagnie dans le choix de l'itinéraire).

3. **Applicabilité au cas d'un changement de direction, par suite d'interruption de la voie.** — La Cour de cassation a, à fortiori, maintenu la forclusion, dans des espèces où il s'agissait d'allongements de parcours motivés par des faits indépendants de la volonté de la Compagnie, tels que des inondations (Cour de cassation, 27 mai 1878, Cie d'Orléans contre Desclaux).

4. **Applicabilité au cas d'un stationnement trop prolongé des marchandises.** — Lorsqu'une Compagnie néglige de faire décharger des

marchandises dans le délai réglementaire et impose par suite au destinataire le paiement de frais supplémentaires pour le stationnement des wagons, il y a encore là une faute dans l'exécution du contrat de transport, qui peut être couverte par la réception et le paiement (Cour de cassation, 16 novembre 1881, Cie du Midi contre Dubois).

5. **Examen de la jurisprudence relative aux litiges sur les tarifs applicables.** — La Cour de cassation a, en général, admis l'exception de l'article 105 pour toutes les contestations auxquelles donne lieu le choix du tarif appliqué à l'expédition; elle a considéré que le litige portait alors sur les conditions mêmes du contrat de transport. Voici des monuments nombreux de cette jurisprudence :

— 25 avril 1877 (Cie du Nord contre Gouron). — Application par la Compagnie du tarif général, alors que le destinataire se fondait sur ce que la Compagnie était tenue d'appliquer un tarif commun, à base réduite, même sans demande formelle de l'expéditeur.

— 25 mai 1880 (Trougnon-Leduc et Poulet contre Cie d'Orléans). — Application des tarifs généraux, au lieu de tarifs réduits. L'un des expéditeurs n'avait pas précisé le tarif à appliquer, mais se fondait sur un avis aux termes duquel un tarif commun à base réduite était applicable d'office (1); l'autre avait demandé le transport au tarif réduit.

— 17 juillet 1883 (Cie de P.-L.-M. et Gassier et Cie du Nord). — Application du tarif général, au lieu d'un tarif spécial qui avait été demandé.

Deux arrêts paraissent, au premier abord, impliquer une solution différente de la question. Le premier est en date du 8 janvier 1879 (Cie de P.-L.-M. contre Daumas et fils). Il s'agissait, comme dans plusieurs espèces précédentes, de l'application du tarif général, au lieu d'un tarif spécial applicable d'office. Mais la Compagnie reconnaissait elle-même le fait, ce qui faisait disparaître le litige sur le choix du tarif et devait déterminer la Cour à rejeter l'exception.

Le second arrêt est du 19 juillet 1881 (Cie d'Orléans contre Germain et Primois). L'action était fondée tout à la fois sur une fausse direction et sur la fausse application des tarifs (application d'un tarif commun, qui n'était applicable que si le tarif général n'était pas plus avantageux). Le tribunal avait rejeté l'exception; son jugement a été cassé, attendu « que « l'exception tirée de l'article 105 pouvait couvrir l'erreur de direction, « sans avoir le même effet quant à la fausse application des tarifs, et que « le tribunal avait violé l'article 105, en repoussant d'une manière absolue « l'exception, sans distinguer entre les deux causes d'erreur ».

(1) Ce qui était exact.

La Cour ne s'est pas, on le voit, prononcée explicitement; elle a surtout visé un vice de forme.

Ainsi, ni l'un ni l'autre de ces deux arrêts n'infirment la jurisprudence telle que nous l'avons exposée.

Un seul arrêt, en date du 27 novembre 1882 (Bourrier et Durand contre Cie d'Orléans), y est nettement contraire : l'exception a été repoussée, bien qu'il s'agit de l'application du tarif général au lieu d'un tarif commun applicable d'office.

Mais, peu de mois après, le 17 juillet 1883, la Cour de cassation est revenue à son ancienne jurisprudence.

Cette jurisprudence, très critiquée, a été défendue avec beaucoup de force par M. Féraud-Giraud dans son Code des transports. Même au point de vue juridique, nous avons quelque peine à l'admettre pour les litiges nés de l'application d'un tarif autre que celui qui a été expressément demandé et surtout de l'application d'un tarif autre que celui qui était applicable d'office. Nous avons vu, en effet, que les tarifs dûment homologués sont obligatoires pour tous et qu'il n'est permis ni aux Compagnies, ni au public d'y déroger. Comment, dès lors, présumer de la part du destinataire, qui a reçu la marchandise et acquitté le prix du transport, une renonciation au bénéfice de ces tarifs, alors que cette renonciation serait illicite ? Soutiendra-t-on qu'en réalité il n'y a pas violation des tarifs, quand plusieurs d'entre eux peuvent régir le même transport et que le débat est restreint au choix à faire entre ces tarifs ? Nous ne le croyons pas possible : le tarif obligatoire est évidemment celui qui devait être appliqué, soit d'office, soit sur la demande formelle de l'expéditeur. La Cour avait motivé son arrêt isolé du 27 novembre 1882 sur des considérations de l'ordre de celles que nous venons de développer : on ne peut que regretter qu'elle n'ait pas persisté dans la voie nouvelle où elle s'était ainsi engagée.

6. **Inapplicabilité au cas d'erreur dans le calcul de la taxe.** — Lorsque le calcul de la taxe est erroné, il y a violation du tarif; le destinataire ne peut être présumé avoir renoncé au bénéfice de ce tarif, obligatoire pour lui comme pour la Compagnie ; l'article 105 devient inapplicable.

La Cour de cassation a rappelé ce principe dans la plupart des arrêts sur la matière (25 avril 1877, 2 juillet 1879, 14 décembre 1880, 21 décembre 1880, 16 novembre 1881).

7. **Inapplicabilité aux actions intentées par les Compagnies pour paiement des taxes et des suppléments de taxes.** — La fin de non-

recevoir de l'article 105 ne peut être opposée aux actions du voiturier en paiement du prix de transport et de ses accessoires. Aucune loi n'a établi, pour les actions de cette nature, une prescription spéciale et plus courte que celle de l'article 2262 du Code civil (Cour de cassation, 5 novembre 1883, Cie de Bône à Guelma contre Cellerin).

CHAPITRE XX

PRESCRIPTION DES ACTIONS EN RESPONSABILITÉ

POUR PERTE OU AVARIE DES MARCHANDISES

1. **Article 108 du Code de commerce.** — L'article 108 du Code de commerce porte que : « toutes actions contre le commissionnaire et le voi-« turier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont pres-« crites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la « France, et après un an, pour celles faites à l'étranger; le tout à compter, « pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait « dû être effectué, et pour les cas d'avarie, du jour où la remise des mar-« chandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infi-« délité. »

Ainsi, quand le destinataire refuse de recevoir les objets transportés ou élève à cet égard une contestation, ses droits sont réservés; il échappe à la forclusion de l'article 105 du Code de commerce; mais son action doit, sous peine de prescription, être engagée dans les délais fixés par l'article 108.

La prescription spéciale édictée par l'article 108 du Code de commerce se justifie par la nature de l'industrie des transports, dont les opérations sont très multiples et qu'il importe de ne pas laisser indéfiniment sous le coup de nombreux procès; elle se justifie aussi par la nature des constatations qui peuvent être nécessaires et qui ne sauraient être longtemps ajournées.

Cette prescription s'applique exclusivement aux actions pour perte ou avarie. Elle ne peut frapper, ni les actions en détaxe, ni les actions pour retard (Cour de cassation, 26 juillet 1859, Cie du Nord contre Véleine; — 10 mai 1876, Cie de l'Est contre Pagès-Ville).

A peine est-il nécessaire de faire remarquer que, si elle peut être invoquée par le commissionnaire ou le voiturier, la loi n'attribue nullement un droit réciproque à l'expéditeur ou au destinataire (Cour de cassation, 20 mai 1878, Probel contre Cie des Dombes).

Il a été fait de très nombreuses applications de l'article 108. Nous nous bornons à citer, à titre d'exemples, les arrêts de la Cour de cassation du 10 mai 1876 (Cie de l'Est contre Pagès-Ville) et du 7 mars 1881 (Cie d'Alsace-Lorraine contre Cie de l'Est et Pierre), et ceux qui seront passés en revue dans la suite de ce chapitre.

2. Pas de distinction à faire quant à la profession de l'expéditeur ou du destinataire. — L'emploi par le législateur du terme « marchandises » a soulevé la question de savoir s'il ne fallait pas limiter l'application de l'article 108 aux choses adressées de négociant à négociant et exclure les expéditions faites par de simples particuliers, pour leur usage personnel et privé. La Cour de cassation a statué en ce sens par arrêt du 4 juillet 1816, pour une malle qu'un particulier avait confiée à une entreprise de messageries. Mais la plupart des auteurs se sont prononcés contre une semblable restriction et l'autorité judiciaire l'a, depuis, repoussée à diverses reprises.

Le mot « marchandises » doit être considéré comme synonyme d' « objets « transportés ». On ne comprendrait pas une différence de régime pour des opérations de même nature. Ainsi que nous l'avons dit précédemment, la prescription de l'article 108 est commandée par la nature de l'industrie des transports et par les vérifications que peuvent nécessiter les litiges : ces motifs sont indépendants de la qualité de l'expéditeur et du destinataire.

3. Applicabilité en cas de perte de la marchandise, sans que la Compagnie ait à prouver cette perte et que le demandeur ait à l'admettre. — En cas de perte, la prescription est opposable, sans que le voiturier ait à prouver ou le demandeur à admettre la réalité de cette perte. Par le seul fait du défaut de livraison, l'expéditeur ou le destinataire sont en demeure d'agir, sauf le cas de fraude et d'infidélité (Cour de cassation, 7 janvier 1874, Cie du Nord contre Franchomme).

4. Applicabilité malgré l'imputation à la Compagnie de fautes n'ayant pas le caractère de fraude ou d'infidélité. — L'imputation à la Compagnie de fautes n'ayant ni le caractère de fraude, ni celui d'infidélité, ne peut porter obstacle à l'exercice de la prescription.

La Cour de cassation en a jugé ainsi :

— le 7 décembre 1869 (Valéry frères contre Gamel et autres), dans un cas où la perte résultait de la remise de la marchandise à une personne autre que le destinataire ;

— et le 8 avril 1879 (faillite Wandenbrouck contre Cie d'Orléans), dans une espèce où la marchandise avait été réquisitionnée par l'autorité militaire et où le destinataire reprochait à la Compagnie de ne pas avoir réclamé les pièces régulières constatant cette réquisition, ou du moins de ne pas les avoir produites en temps utile pour éviter la déchéance d'un recours contre l'État.

En effet, quelle que soit la faute commise par la Compagnie, elle ne constitue pas une circonstance de nature à motiver et à justifier l'inaction du demandeur.

5. **Causes interruptives de la prescription.** — Conformément aux articles 2244 et 2248 du Code civil, la prescription peut être interrompue, soit par une citation en justice, un commandement ou une saisie, signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, soit par la reconnaissance que le débiteur ou le possesseur fait du droit de celui contre lequel il prescrivait.

Cette règle générale s'applique spécialement à la prescription de l'article 108 du Code de commerce.

Ainsi, l'offre faite par correspondance de régler à l'amiable l'indemnité due au demandeur peut être considérée par le juge du fond comme une reconnaissance du droit à indemnité ou, tout au moins, comme un acte de renonciation tacite au bénéfice de la prescription, conformément à l'article 2221 du Code civil (Cour de cassation, 29 novembre 1875, Cie d'Orléans contre Ginoulhac).

Toutefois, les tribunaux doivent se montrer réservés dans les appréciations de cette nature et ne point faire brèche aux dispositions très formelles du Code civil, sous prétexte d'équité.

Voici une série d'espèces qui se sont terminées en cassation et où l'autorité judiciaire a refusé de voir dans les circonstances une reconnaissance de la dette de la Compagnie et, par suite, une cause interruptive de la prescription :

— recherches pour retrouver les objets perdus (Cour de cassation, 30 mars 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Kessel et Canet; — 13 juillet 1881, Canet frères contre Cie d'Alsace-Lorraine);

— lettre adressée au demandeur pour le prier de patienter (Cour de cassation, 10 mai 1876, Cie de l'Est contre Pagès-Ville);

— promesse d'un chef de gare de faire régler le différend à l'amiable (Cour de cassation, 29 décembre 1874, Cie du Midi contre Jutge);

— constatation du déficit par le chef de la gare d'arrivée et envoi à l'expéditeur par le chef de la gare de départ d'une lettre lui donnant l'assurance

que sa réclamation recevrait la suite qu'elle comportait (Cour de cassation, 11 juin 1877, Cie d'Orléans contre Viaud);

— constatation des avaries au dos des lettres de voiture et acceptation par la Compagnie des plus expresses réserves du destinataire (Cour de cassation, 25 juin 1884, Cie du Midi contre Caraguel);

— affirmation par la Compagnie que la marchandise était arrivée à destination et avait été remise, ce qui, loin de constituer une reconnaissance des droits du demandeur, impliquait au contraire la dénégation de ces droits (Cour de cassation, 12 novembre 1877, Cie d'Alsace-Lorraine contre Cie de l'Est et Pierre).

La Cour de cassation s'est également refusée à admettre comme équivalant à une demande en justice une demande purement verbale, restée d'ailleurs sans résultat (Cour de cassation, 1er décembre 1874, Cie de l'Est contre Poterlet).

La prescription ne peut davantage être interrompue par une action ne portant point sur l'avarie ou la perte de la marchandise, ni à fortiori par une action de la Compagnie contre l'expéditeur, à fin de paiement du prix de transport refusé par le destinataire (Cour de cassation, 8 décembre 1880, Cie d'Orléans contre Barry).

Il faut en outre que les tribunaux, quand ils admettent l'interruption, précisent exactement les faits et les dates sur lesquels ils se fondent (Cour de cassation, 21 juillet 1880, Cie de P.-L.-M. contre Deberne).

6. **Inapplicabilité au cas de non-envoi de la marchandise.** — Le non-envoi de la marchandise ne permet pas à la Compagnie d'invoquer la prescription de l'article 108 : c'est ainsi du moins qu'en a jugé la Cour de cassation, le 4 août 1879 (Cie de l'Ouest contre Gaultier de Sainte-Croix et Sourdin) ; un arrêt avait été rendu dans le même sens, le 21 janvier 1839.

Si cette solution n'avait pas été indiquée au cours même de la discussion du Code de commerce devant le Conseil d'État, nous aurions quelque peine à l'admettre. Plusieurs auteurs ont cherché à l'expliquer, en faisant valoir qu'avant l'envoi la Compagnie n'avait pas encore commencé son rôle de voiturier et qu'elle était purement et simplement dépositaire ; et, d'autre part, qu'il y avait plus qu'une faute dans l'exécution du mandat, mais une véritable violation de ce mandat. Ces arguments ne sont nullement péremptoires. Le rôle du voiturier est avant tout de faire l'expédition; il y a là un des actes dont l'ensemble constitue le transport. Au surplus, diverses cours d'appel ont admis, en pareille occurrence, la recevabilité de l'exception.

7. Inapplicabilité au cas de fraude ou d'infidélité. — L'article 108 du Code de commerce, ne faisant d'ailleurs en cela qu'appliquer les principes généraux du droit commun, réserve explicitement le cas de fraude ou d'infidélité.

Lorsque les agents de la Compagnie se sont rendus coupables ou sont accusés d'un acte de cette nature, la prescription spéciale de l'article 108 cesse d'être applicable, pour faire place aux prescriptions édictées par les articles 637 et suivants du Code d'instruction criminelle (Cour de cassation, 16 mars 1859, Cie de P.-L.-M. contre Villarçon : soustraction de valeurs par un agent ; — 26 avril 1859, Cie de P.-L.-M. contre Montessuy : soustraction de valeurs par les préposés de l'une des Compagnies qui avaient concouru au transport ; — 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre veuve Collin et frères : détournement imputé à un agent de la Compagnie ; — etc.).

8. Inapplicabilité pour les actes qui ne se rattachent pas directement au transport.— La déchéance de l'article 108 ne pourrait couvrir la responsabilité de la Compagnie, pour des actes ne se rattachant pas directement au contrat de transport ou ayant en même temps un caractère différent. C'est ainsi que la Cour de cassation l'a déclaré, par un arrêt du 16 décembre 1850 (Caillard et Cie contre Née et Cie), inapplicable à la perte d'une somme d'argent en recouvrement, attendu que le voiturier agissait alors comme mandataire pour recouvrer et était dès lors soumis à une action de mandat passible de la prescription ordinaire.

9. Renonciation de la Compagnie au bénéfice de l'article 108. — Nous ne pouvons, sur ce point, que nous référer aux explications de la page 834, concernant la renonciation au bénéfice de l'article 105.

La Cour de cassation a visé, pour le consacrer dans son arrêt du 29 novembre 1875, un acte interprété comme impliquant la renonciation tacite de la Compagnie.

10. Origine du délai de prescription, en cas de perte, quand le délai de transport n'est pas fixé.—Au cas de perte, l'article 108 du Code de commerce fait courir le délai de prescription du jour où le transport de la marchandise aurait dû être effectué.

Il ne peut y avoir aucune difficulté à cet égard, quand le délai est fixé par l'Administration supérieure ou quand, à défaut de fixation, il est précisé sur la lettre ou le récépissé, conformément à l'article 102 du Code de commerce ou à l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'article 49 du cahier des charges.

Mais, s'il n'en est point ainsi, quel devra être le point de départ du délai de prescription ? Nous avons vu, page 636, qu'en pareille circonstance il appartient aux tribunaux d'arbitrer le délai nécessaire au transport. Cependant certains auteurs, comme Sarrut, admettent que l'article 108 devient inapplicable et citent à l'appui de leur opinion un arrêt de la cour de Montpellier du 9 janvier 1874, rendu dans une espèce où, par suite des événements de guerre, l'expédition avait été faite sans garantie de délai.

11. Origine du délai pour les actions contre une Compagnie autre que la dernière, en cas de transport commun. — La loi n'emploie pas le mot de « délai total », ni ceux de « remise au destinataire ». Aussi s'est-on demandé si, au cas de transport par plusieurs commissionnaires ou voituriers, le délai de prescription pour chacun d'eux ne devait pas courir, en ce qui concerne la perte de la marchandise, du jour où il aurait dû avoir terminé le transport, et, en ce qui concerne l'avarie, du jour où il a remis la marchandise au voiturier suivant. Cette solution ne peut prévaloir : car l'expéditeur ou le destinataire ne sont informés de la perte ou de l'avarie et mis par suite en situation d'agir que lorsque le délai total de livraison est expiré ou lorsque la marchandise a été offerte au destinataire; ils n'ont pas à suivre l'objet transporté dans toutes les mains par lesquelles il passe, ni le transport dans toutes ses phases. Il n'y aurait exception que si plusieurs contrats successifs avaient été conclus par l'expéditeur ou par un de ses mandataires : car alors il y aurait eu, en réalité, une livraison intermédiaire faisant courir la prescription au profit du voiturier qui l'aurait effectuée.

12. Cas particulier de la suspension des délais de prescription, par suite des événements de guerre. — Nous nous contentons de mentionner, sans y insister, ce cas très particulier qui a donné lieu à un arrêt de la Cour de cassation du 9 décembre 1874 (Cie de P.-L.-M. contre Robert et consorts).

13. Applicabilité de l'article 108 et origine du délai de prescription pour les actions récursoires des commissionnaires ou voituriers, en cas de transports communs ou successifs. — La déchéance de l'article 108 s'applique, non seulement aux actions de l'expéditeur ou du destinataire contre le voiturier ou le commissionnaire, mais encore aux actions que les commissionnaires ou voituriers qui se sont succédé dans un transport peuvent avoir à exercer entre eux.

Le délai de prescription court d'ailleurs du même jour pour les actions

des deux catégories. On a vainement cherché à soutenir que, pour les actions récursoires, le délai ne commençait qu'à partir de l'assignation par laquelle s'ouvre l'action principale. Cette thèse peut, au premier abord, paraître conforme à l'équité : car elle permet de ne pas laisser sans recours une Compagnie qui serait attaquée dans les derniers jours du délai de six mois. Mais elle est contraire au texte de l'article 108; elle peut aussi être critiquée comme contraire au but que s'est proposé le législateur et qui est de ne pas laisser indéfiniment les voituriers ou commissionnaires sous le coup des actions pour perte ou avarie. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que les actions récursoires peuvent être exercées indépendamment de l'action principale et n'ont pas le caractère d'actions en garantie.

Ainsi, l'assignation donnée à l'un des commissionnaires ou voituriers n'interrompt pas la prescription à l'égard des autres commissionnaires ou voituriers qui ont participé au transport.

Après quelques variations, la jurisprudence est définitivement fixée en ce sens (Cour de cassation, 11 novembre 1872, Cie de P.-L.-M. contre Raffaëly et autres ; — 21 février 1876, héritiers Fouques et Delvas contre Cie du Midi).

Dans les litiges qui naissent de transports non communs, mais successifs, il peut être parfois difficile de bien apprécier si un commissionnaire intermédiaire a agi au regard de la Compagnie suivante comme commissionnaire ou comme expéditeur, et s'il peut, par suite, se prévaloir de l'article 108 contre cette Compagnie. Les tribunaux ont à le décider suivant les espèces (Cour de cassation, 21 février 1876, héritiers Fouques et Delvas contre Cie du Midi ; — 20 mai 1878, Probel contre Cie des Dombes).

14. Observations sur les transports mixtes par terre et par mer. — Les articles 435 et 436 du Code de commerce, relatifs aux transports maritimes, impartissent un délai de 24 heures pour formuler des protestations et réclamations, en cas d'avaries, et un second délai d'un mois pour introduire la demande en justice.

Comment concilier ces dispositions avec les articles 105 et 108, pour les transports mixtes, c'est-à-dire pour les transports empruntant à la fois le chemin de fer et la mer ?

Le doute n'est pas possible, lorsque le transport par mer suit le transport par terre et lorsque l'avarie est constatée au débarquement à l'encontre du capitaine du navire ou de l'armateur. C'est le droit maritime qui doit être appliqué (Cour de cassation, 24 janvier 1870 et 22 juillet 1873, Cie des Messageries nationales contre Alexandre).

Il en serait encore de même si l'action était dirigée contre le transporteur par terre, bien que l'avarie ait été constatée au débarquement et que le transport par mer ait suivi le transport par terre : car tout autre système placerait le transporteur par terre dans cette situation singulière, qu'il pourrait être attaqué entre la fin du premier mois et la fin du sixième sans avoir de recours.

Au contraire, lorsque le transport par terre suit le transport par mer, le second transporteur est présumé avoir reçu la marchandise en bon état du capitaine du navire; l'avarie est censée être survenue entre ses mains; que le recours soit dirigé contre lui ou contre l'armateur, en sa qualité de commissionnaire, ce sont les articles 105 et 108 qui nous paraissent applicables.

15. Observations sur les transports internationaux. — D'après un arrêt de cassation du 13 janvier 1869 (Albrecht et fils contre Schaeffer et Cie du Midi et Fraissinet), les règles de la prescription seraient celles de la loi propre au domicile du débiteur. Plusieurs auteurs émettent l'avis que la loi à suivre devrait être celle du lieu de livraison.

Deux arrêts de la Cour de cassation sont intervenus depuis 1869 : ce sont ceux du 12 novembre 1877 et du 7 mars 1881 (Cie d'Alsace-Lorraine contre Cie de l'Est et Pierre). La Cour a admis l'applicabilité de l'article 108 au profit de la Compagnie d'Alsace-Lorraine ; mais cette Compagnie n'intervenait que comme garante de la Compagnie de l'Est, contre laquelle avait été dirigée l'action principale ; d'autre part, la marchandise était livrable en territoire français.

CHAPITRE XXI

CRITIQUE DES ARTICLES

105 ET 108 DU CODE DE COMMERCE. — RÉFORME A L'ÉTUDE

1. Critique de l'article 105. — L'article 105 du Code de Commerce a été édicté en 1807, c'est-à-dire à une époque où les transports n'avaient ni l'importance, ni l'allure qu'ils ont de nos jours.

Les opérations de transport étaient peu nombreuses ; les vérifications contradictoires pouvaient toujours se faire immédiatement, sans grandes difficultés. D'autre part, le voiturier était souvent nomade ; il n'avait, dans beaucoup de cas, ni domicile, ni représentant au lieu de la livraison ; il importait que le contrat pût prendre fin dès la réception de la marchandise et, pour ainsi dire, séance tenante. Les dispositions inscrites au Code de commerce se justifiaient donc tout à la fois par l'état de l'industrie des transports et par l'intérêt commun du voiturier et du destinataire.

Aujourd'hui, la situation est tout autre.

La création des chemins de fer a imprimé un essor inouï aux relations commerciales et aux opérations de transport. Ces opérations présentent une telle multiplicité et exigent une telle célérité que les vérifications préalables à la réception sont devenues, sinon impossibles, du moins extrêmement difficiles.

Si les avaries apparentes peuvent être reconnues, il n'en est pas de même des avaries occultes. Quand la livraison a lieu en gare, le destinataire, sans être matériellement empêché de procéder à un examen minutieux, hésite à ouvrir les colis pourvus d'un emballage et à les exposer ainsi à des risques nouveaux. Quand la livraison a lieu à domicile, il recule devant la perte de temps qu'il imposerait aux agents de la Compagnie. Quel que soit donc le lieu de livraison, il se borne en général à se rendre un compte sommaire de l'état extérieur de la marchandise.

Les calculs relatifs aux délais sont loin d'être aussi simples qu'on le suppose au premier abord, lorsque le transport emprunte plusieurs réseaux ; lorsqu'il y a soudure de tarifs spéciaux, soit à la limite de ces réseaux, soit à l'intérieur d'un réseau déterminé ; lorsque la marchandise

suit des lignes soumises à des régimes différents, au point de vue du minimum de parcours journalier.

La vérification de la taxe soulève des difficultés du même ordre; quiconque a eu à manier le recueil Chaix peut s'en rendre compte.

A la vérité, le délai et le prix du transport doivent, nous l'avons vu, être inscrits sur le récépissé ; mais cette obligation, à supposer que les Compagnies s'y conforment, ne dispense pas les destinataires de constater la conformité entre les indications des récépissés et les arrêtés ministériels ou les tarifs homologués et de relever, s'il y a lieu, des erreurs auxquelles il est interdit au public, comme aux Compagnies, de souscrire implicitement ou explicitement.

D'un autre côté, les Compagnies ont dans toutes leurs gares des agents à poste fixe, et la nécessité de rompre immédiatement avec elles tout lien de droit ne s'impose plus, comme elle s'imposait autrefois au regard des voituriers.

Si l'on peut s'expliquer la nécessité d'une constatation contradictoire des avaries, avant que le colis sorte des mains de la Compagnie, cette nécessité n'existe ni pour le calcul des délais, ni pour celui des taxes. Peu importe, à cet égard, que le transporteur ne détienne plus la marchandise.

En ce qui concerne spécialement les actions en répétition de l'indu, on ne comprend pas qu'elles soient soumises à des règles si restrictives, alors qu'au contraire les actions des Compagnies en rectification de taxes insuffisantes perçues par leurs agents ne le sont qu'à la prescription trentenaire (Cour de cassation, 5 novembre 1883, Cie de Bône-Guelma contre Cellerin).

Les anomalies qui viennent d'être signalées sont d'autant plus choquantes que le Code de commerce contient des dispositions plus libérales, pour les transports maritimes. Aux termes des articles 435 et 436, le destinataire de la marchandise transportée par mer a un délai de 24 heures après la réception, pour formuler ses réserves et réclamations; la forclusion ne porte d'ailleurs que sur les actions pour dommage à la marchandise.

Cette différence de régime avait sa raison d'être en 1807. Les arrivages par mer étaient déjà nombreux; les livraisons se faisaient par masses; la vérification était sommaire au milieu de l'agitation du débarquement; le bateau transporteur relâchait au port pendant un certain temps. Il était donc nécessaire et possible de ne pas rompre sur l'heure tout lien de droit entre le transporteur et le destinataire.

Des motifs de même ordre militent actuellement en faveur d'une législation analogue pour les transports par chemin de fer.

L'article 105 appelle une réforme profonde. Cette réforme doit consister :

1° à restreindre aux actions dirigées contre le voiturier pour avarie ou perte partielle la fin de non-recevoir basée sur la réception des objets transportés et le paiement du prix de transport;

2° à accorder au destinataire un court délai pour notifier à la Compagnie ses protestations motivées.

Sur ce dernier point, on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'adopter des solutions différentes pour les avaries apparentes et pour les avaries occultes, d'admettre la forclusion immédiate pour les premières et de ne donner un délai que pour celles qui ne sont pas visibles extérieurement.

Cette distinction, très séduisante au premier abord, semble cependant devoir être écartée. Car, en fait, elle soulèverait de fréquentes contestations sur le caractère des avaries; le droit serait subordonné à des appréciations délicates, susceptibles de varier suivant les cas et les circonstances. Il y aurait là des questions préjudicielles à résoudre, avant d'aborder le fond du débat, et une complication de procédure profondément regrettable pour le public et pour les Compagnies.

Mais, étendue ou non à toutes les avaries, l'attribution d'un délai pour les réclamations soulève une objection qu'il est indispensable d'examiner et de discuter.

Les avaries ne peuvent-elles pas se produire ou s'aggraver précisément pendant ce délai? N'est-il pas anormal de tenir engagée la responsabilité de la Compagnie, alors que celle-ci n'est plus dépositaire de la marchandise, qu'elle en est dessaisie, qu'elle ne peut plus la surveiller ni lui donner ses soins?

L'objection est sérieuse. Il est certain que la présomption de faute élevée contre le voiturier par l'article 103 du Code de commerce ne peut subsister pour les faits survenus entre la livraison de la marchandise et la protestation. Mais, pour y pourvoir, il suffit d'obliger le destinataire à prouver, conformément aux règles du droit commun, que la marchandise était détériorée lors de la remise. Cette preuve faite, l'article 103 conserve toute sa force à l'égard du voiturier. Elle ne sera pas aussi difficile qu'on pourrait être porté à le croire, le juge pouvant décider d'après des témoignages ou des présomptions et ayant d'ailleurs, pour s'éclairer, un rapport d'expertise. Au surplus, le destinataire conservera le droit de provoquer les constatations avant de recevoir les marchandises.

Ainsi réglés, les rapports entre les Compagnies et le public tiendront un juste compte des intérêts réciproques des parties. Malgré la preuve préjudicielle qu'ils auront à fournir, les destinataires seront dans une si-

tuation bien meilleure qu'aujourd'hui. De leur côté, les Compagnies n'auront pas à redouter outre mesure les conséquences d'une modification déjà consacrée par une longue expérience pour les transports maritimes.

2. **Critique de l'article 108.** — L'article 108 ne vise que les actions contre le commissionnaire et le voiturier pour avarie ou perte de la marchandise et ne s'applique même pas, d'après la jurisprudence, à la perte avant expédition.

Il est légitime d'y comprendre les actions pour retard, les actions en détaxe et les actions pour perte avant expédition; mais il est juste aussi de soumettre les Compagnies à la même forclusion, en ce qui concerne les actions qu'elles peuvent avoir à exercer contre l'expéditeur et le destinataire pour rectification des taxes insuffisantes perçues par leurs agents.

Nous avons vu que les actions récursoires se prescrivent à la même date que l'action principale. L'équité commande de ne pas maintenir les Compagnies dans cette situation, qui ne leur permet pas d'exercer utilement leurs recours, si l'action principale est engagée contre elles dans les derniers jours du délai déterminé par l'article 108.

Ainsi, généralisation de l'article 108 et addition d'un délai spécial de prescription pour les actions récursoires, telles sont les deux modifications essentielles que comporte cet article du Code de commerce.

3. **Réforme proposée par le Gouvernement.** — Depuis longtemps déjà, l'attention des Pouvoirs publics a été attirée sur les difficultés que soulève l'application de l'article 105 du Code de commerce aux transports par chemin de fer. Des pétitions nombreuses ont été renvoyées en 1879 par la Chambre des députés aux Ministres des travaux publics, de la justice, de l'agriculture et du commerce.

MM. Hugot et Dubois ont déposé, le 29 janvier 1881, sur le bureau de la Chambre, une proposition très étudiée tendant à la revision des articles 105 et 108.

De son côté, le Gouvernement a présenté un projet de loi, le 28 novembre 1881, après avoir consulté la Cour de cassation, les cours d'appel, les facultés de droit, les chambres de commerce, les chambres consultatives des arts et manufactures et les Compagnies de chemins de fer. Ce projet de loi a fait l'objet d'un rapport de l'honorable M. Bisseuil, député, qui a conclu à son adoption sous quelques réserves; mais il n'a pu être discuté avant la fin de la législature. Il a été, en conséquence, déposé à nouveau, le 26 novembre 1885. La nouvelle rédaction est la suivante :

Art. 105. — « La réception des objets transportés et le paiement du prix

« de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avaries ou « perte partielle, si, dans les deux jours francs (1), non compris les jours « fériés, qui suivent cette réception et le paiement, le destinataire n'a pas « notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire, ses protestations motivées.

« Dans un même délai, et à défaut d'entente amiable dûment cons- « tatée, la vérification des objets transportés devra être faite par un expert « désigné sur requête par le juge de paix.

Art. 108. — « Les actions pour avaries, perte partielle ou retard, « auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, « sont prescrites dans le délai d'un mois pour les expéditions faites dans « l'intérieur de la France et dans celui de deux mois pour celles faites « de l'étranger.

« Toutes les autres actions auxquelles peut donner lieu le contrat de « transport, tant contre le voiturier et le commissionnaire que contre « l'expéditeur ou le destinataire, sont prescrites dans le délai de trois « mois pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France et dans « celui de six mois pour celles faites de l'étranger : pour le cas de perte « totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, « et, pour tous les autres cas, du jour où les marchandises auront été « remises ou offertes au destinataire, sans préjudice des cas de fraude « ou d'infidélité.

« La durée de la prescription des actions récursoires est d'un mois. « Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre « le garanti. »

Cette proposition consacre les principes que nous avons précédemment indiqués comme devant présider à la réforme des articles 105 et 108 du Code de commerce. Elle ne nécessite que les observations ou explications suivantes :

1° De même que les dispositions actuelles, les dispositions nouvelles régiraient, non seulement les transports par chemin de fer, mais encore les transports de toute nature autres que les transports maritimes.

En adoptant des règles différentes suivant les voies de communication empruntées par la marchandise, on surchargerait inutilement le Code de commerce et on susciterait des difficultés d'application pour les transports mixtes.

2° Le délai de 24 heures fixé par l'article 436, pour les transports maritimes, est élevé à 48 heures.

En effet, l'article 436 s'applique à des négociants qui sont toujours représentés au lieu de la livraison et à des transporteurs qui peuvent

(1) Ce délai ne comprendrait ni le jour de la livraison, ni celui de la protestation.

reprendre immédiatement la mer et qui ont toujours sous la main les officiers ministériels dont l'assistance peut leur être indispensable. La situation n'est pas la même pour beaucoup de stations de chemin de fer.

3° Tout en indiquant dans l'exposé des motifs que, lorsque le demandeur aurait bénéficié du délai de 48 heures, il aurait à prouver l'antériorité du dommage par rapport à la livraison, le Gouvernement a jugé opportun de ne pas rappeler dans le texte nouveau cette règle de droit commun et de laisser toute latitude à l'appréciation du juge.

4° Faute d'entente amiable dûment constatée dans les 48 heures de la protestation, il serait procédé à une vérification par un expert que le juge de paix aurait à désigner sur requête.

5° En prévoyant un délai de prescription plus long pour les transports internationaux, le projet a substitué aux mots : « expéditions faites à l'étranger » les mots « expéditions faites de l'étranger ». L'ancienne terminologie de l'article 108 pouvait en effet faire supposer qu'il s'agissait de l'exportation. (Voir notamment un arrêt de la cour de Paris, du 30 novembre 1886, Cie de P.-L.-M. contre Dervillé et Cie et Cie de la Haute-Italie), tandis que l'intention du législateur avait été de viser le trafic d'importation.

6° En échange des avantages concédés aux expéditeurs et aux destinataires par le nouvel article 105, le projet de loi abrège les délais de prescription, notamment pour les avaries et la perte partielle, c'est-à-dire pour les faits qui exigent de promptes constatations. Cette abréviation a pour objet de laisser moins longtemps les Compagnies sous le coup des actions en justice auxquelles elles sont exposées.

M. Gaillard, rapporteur à la Chambre des députés, vient de conclure à l'adoption du projet de loi, mais sous réserve de quelques modifications. Les articles 105 et 108 seraient ainsi libellés :

Art. 105. — « La réception des objets transportés et le paiement du « prix de la voiture éteignent toute action intentée contre le voiturier pour « avarie ou perte partielle, si, dans les deux jours francs, non compris les « jours fériés, qui suivent cette réception et ce paiement, le destinataire « n'a pas notifié au voiturier par acte extra-judiciaire ou par lettre recom- « mandée sa protestation motivée.

Art. 108. — « Toutes les actions auxquelles peut donner lieu le con- « trat de transport sont prescrites dans le délai d'un an, compté dans le « cas de perte totale du jour où la remise de la marchandise aurait dû « être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise « aura été remise ou offerte au destinataire, sans préjudice du cas de « fraude ou d'infidélité.....

(Disposition transitoire).....

« La durée des actions récursoires est d'un mois. Cette prescription ne « court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

« Toutes stipulations contraires aux dispositions de la présente loi seront « nulles et sans effet. »

Cette rédaction supprimerait le dernier paragraphe du texte proposé par le Gouvernement pour l'article 105 et respecterait ainsi l'article 106 dont personne ne se plaint. Elle fixerait un délai uniforme d'un an, pour la prescription de l'article 108.

4. **Législation étrangère.** — La législation étrangère, qu'il ne sera pas inutile de rappeler, est la suivante.

a. Allemagne. — Le Code de commerce allemand présente cette particularité qu'il contient un chapitre spécial aux transports par chemin de fer.

En règle générale, d'après l'article 408, la réception et le paiement du prix éteignent toute action contre le voiturier pour les avaries ou la perte partielle apparentes. Pour les faits de perte ou d'avaries occultes, le voiturier reste exposé, sans détermination de délai, à l'action du destinataire, pourvu que cette action soit exercée aussitôt après la découverte; le destinataire doit d'ailleurs prouver que le dommage est survenu pendant que la chose était sous la garde du voiturier.

Mais, en matière de transports par chemin de fer, l'article 428 autorise, pour les déchets et avaries occultes, la fixation conventionnelle d'un délai de prescription qui ne peut être inférieur à 4 semaines.

C'est ce délai qui est indiqué dans les règlements d'exploitation. Pour en bénéficier, le destinataire doit : 1° demander la constatation de la perte partielle, du déchet ou de l'avarie, dès qu'il s'en aperçoit; 2° prouver que le dommage s'est produit entre les mains de l'Administration.

Les réclamations pour perte complète sont périmées après l'expiration du délai d'un an à compter du jour où la livraison aurait dû avoir lieu; de même les réclamations pour déchets ou avaries sont prescrites par une année à partir de la livraison, pour les marchandises que le destinataire a acceptées, mais sans payer les frais de transport.

Quant aux réclamations pour retard, elles sont éteintes dans un délai de huit jours à compter du lendemain de la livraison, lorsque le destinataire a accepté la marchandise et acquitté le prix de transport, et dans un délai d'un an à compter : 1° du lendemain de la livraison, si le destinataire, tout en acceptant la marchandise, n'a point acquitté le prix de transport; 2° de l'expiration du délai de livraison, si la marchandise a été refusée.

b. Angleterre. — En Angleterre, le destinataire, pour conserver son recours, doit vérifier la marchandise en présence du voiturier ou devant témoins, si celui-ci ne se présente pas, faute de quoi il est déchu de tout droit à indemnité.

c. Belgique. — La Belgique se propose de compléter l'article 105 de son Code de commerce par une disposition qui autoriserait l'action du destinataire, au cas d'avaries occultes, à charge par lui de prouver que ces avaries sont antérieures à la livraison et d'introduire son instance aussitôt après leur découverte.

d. Espagne. — Aux termes des articles 219 et 230 du Code espagnol de 1829, le destinataire a un délai de 24 heures pour payer et pour réclamer, en cas d'avaries non apparentes ; s'il paie avant l'expiration des 24 heures, il perd tous ses droits. Bien que la loi espagnole ne soit pas explicite à cet égard, on peut conclure des dispositions précédentes qu'en cas de dommages extérieurs et apparents la réclamation doit être formulée au moment de la réception.

e. Hollande. — L'article 93 du Code hollandais de 1838 porte que la réception et le paiement éteignent toute action pour avarie visible extérieurement, mais accorde un délai de 48 heures pour demander la constatation judiciaire des avaries occultes. Un délai de 8 jours est accordé pour les réclamations fondées sur le retard apporté à la livraison.

f. Italie. — L'article 84 du Code italien de 1865 était calqué sur l'article 105 du Code français. Mais il a été récemment modifié. Le paiement du prix de transport et la réception sans réserve de la chose transportée éteignent toute action contre l'Administration, pour perte ou avarie, alors même que le paiement aurait été anticipé. Toutefois l'action pour la perte partielle ou pour l'avarie non reconnaissable au moment de la réception subsiste après le paiement du port et la réception de la marchandise, à charge par le demandeur de prouver que le fait dommageable s'est produit entre les mains de la Compagnie et de réclamer la vérification aussitôt après la découverte de ce fait et au plus tard dans les sept jours de la réception. Les réclamations et les actions éteintes, comme il vient d'être dit, ne peuvent être reprises sous forme reconventionnelle ou d'exception.

Le délai de prescription des actions est de six mois pour les expéditions faites en Europe et d'un an pour les autres expéditions. Il court, en cas de perte totale, du jour où la marchandise aurait dû être livrée et en cas

de perte partielle, d'avarie ou de retard, du jour de la remise de la marchandise par la Compagnie.

Les réclamations pour fausse application des tarifs peuvent toujours être produites jusqu'à l'expiration de ce délai.

Les actions du voiturier contre l'expéditeur sont prescrites par une année.

g. Suisse. — La loi fédérale du 20 mars 1885 sur les transports par chemin de fer consacre d'une manière générale la déchéance résultant de la réception de la marchandise et du paiement du prix de transport; mais elle en excepte les réclamations pour retard formées dans la huitaine de la réception. Elle prescrit d'ailleurs par le délai d'un an les actions non frappées de déchéance.

Ces indications sommaires montrent que la plupart des législations étrangères repoussent la déchéance absolue que notre article 105 inflige au destinataire qui a reçu la marchandise et payé le prix de transport. Presque toutes distinguent entre les avaries apparentes et les avaries occultes.

Si le Parlement ratifie les propositions du Gouvernement, nous n'aurons rien à envier à nos voisins ; notre loi sera certainement supérieure à la leur.

5. **Projet de convention internationale pour les transports par chemins de fer.** — Le projet de convention, qui a été récemment élaboré à Berne pour les transports internationaux et auquel il ne manque que la ratification des États contractants, porte les dispositions suivantes.

a. Effets de la réception de la marchandise et du paiement de la lettre de voiture. — L'ayant droit a un délai de sept jours, non compris celui de la réception, pour présenter des réclamations fondées, soit sur un retard, soit sur des dommages non apparents extérieurement. (La réclamation doit être produite aussitôt après la découverte de l'avarie; le demandeur est tenu de prouver que le dommage s'est produit en cours de transport; il faut de plus que la vérification à la gare d'arrivée ait été impossible ou n'ait pas été offerte par la Compagnie.)

Dans les autres cas, l'action est éteinte, sauf preuve de dol ou de faute grave du transporteur ou sauf réclamation pour défauts qui ont été ou qui auraient dû être dûment constatés sans le fait de l'Administration, avant la réception de la marchandise.

Sont exceptées toutefois les demandes en redressement d'erreurs de taxes, pour lesquelles un délai d'un an est accordé à partir du jour du paiement.

b. Prescription des actions. — Le délai de prescription est d'un an, à compter du jour de la livraison, pour l'avarie ou la perte partielle, et à compter du jour où la marchandise aurait dû être livrée, pour la perte totale ou le retard.

Ce délai est porté à trois ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts fondée sur le dol ou la faute grave du chemin de fer.

Nous n'entreprendrons pas de discuter ces dispositions, qui ont été étudiées de manière à concilier autant que possible les législations des divers pays. Elles s'appliquent d'ailleurs exclusivement aux transports internationaux donnant lieu à une lettre de voiture directe.

CHAPITRE XXII

DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

DANS SES RAPPORTS AVEC LES CONTRIBUTIONS INDIRECTES, LA DOUANE OU L'OCTROI. DES TRANSPORTS PROHIBÉS

§ 1er — CONTRIBUTIONS INDIRECTES

1. **Boissons.** — *a.* Formalités pour la circulation. — Les vins, cidres, poirés, hydromels, râpés ou piquettes, eaux-de-vie, esprits, fruits à l'eau-de-vie ou liqueurs, ne peuvent être mis en mouvement sur la voie publique, sans une déclaration préalable faite au bureau de la régie (1).

Cette déclaration donne lieu à la délivrance d'une expédition, que le transporteur doit représenter à toute réquisition des agents des contributions indirectes, des douanes et des octrois, ainsi que des employés quelconques des finances, des gendarmes, des gardes-champêtres et de tous les agents des ponts et chaussées et des chemins vicinaux, autorisés par la loi à dresser des procès-verbaux (Lois du 28 avril 1816, du 28 février 1872 et du 21 juin 1873).

L'expédition énonce les noms, qualités et demeure du vendeur, du destinataire et du conducteur, le nombre et la capacité des récipients, le degré de vidange (s'il y a lieu), la quantité et l'espèce de boissons, leur force alcoolique, s'il s'agit d'eaux-de-vie, l'itinéraire à suivre, les divers modes de transport qui seront employés, le délai dans lequel le transport sera effectué (Lois du 28 avril 1816 et du 28 février 1872). Pour les alcools, la contenance des fûts doit être indiquée numéro par numéro. On donne à l'expédition le nom de :

Congé, quand les droits sont payés au départ ;

(1) Sont assujettis aux mêmes formalités que les alcools ordinaires, les vernis, eaux de senteur, éthers, chloroformes et toutes autres préparations à base alcoolique (Loi du 29 février 1872).

Acquit-à-caution, quand les droits sont acquittés à l'arrivée ou quand les marchandises sont dirigées sur un entrepôt (1) ;

Passavant, quand la loi fait remise des droits à raison de la destination.

Lorsque la loi permet de ne payer les droits qu'à l'arrivée, l'acquit-à-caution contient l'engagement souscrit par l'expéditeur, que le chargement sera représenté à la destination indiquée et que les droits seront payés par le destinataire ; cet engagement doit être garanti par un tiers ou accompagné de la consignation des droits. Un certificat de décharge est ultérieurement délivré par le bureau de destination ; sur le vu de ce certificat, le bureau d'expédition annule la soumission et restitue les droits, s'ils ont été consignés.

Les acquits-à-caution relatifs aux spiritueux doivent porter l'indication des substances avec lesquelles les produits ont été fabriqués (Loi du 2 août 1872).

Une tolérance de 1 °/₀ est accordée sur les contenances déclarées (Loi du 21 juin 1873).

A défaut de bureau de la régie dans le lieu même de leur résidence, les propriétaires, les récoltants et les marchands en gros de boissons, qui ont à en expédier, sont autorisés à se délivrer des laissez-passer jusqu'au premier bureau de passage, sur les formules imprimées que leur remet la régie et dont ils doivent justifier l'emploi (Loi du 21 avril 1832, art. 43).

L'obligation de lever des expéditions n'est applicable ni aux bières, ni aux vendanges et fruits (Loi du 28 avril 1816).

Lorsque les porteurs ou conducteurs de boissons se trouvent dans l'obligation d'interrompre le transport, ils sont tenus d'en faire la déclaration au bureau de la régie dans le délai de 24 heures; les expéditions sont remises au buraliste, qui les conserve jusqu'à la reprise du transport; pendant l'interruption, les boissons, en quelque lieu qu'elles soient déposées, doivent être représentées aux employés à toute réquisition; le délai accordé pour le transport est prolongé de toute la durée du séjour (Loi du 28 avril 1816) (2).

Toute circulation sans titre, toute fausse indication quant aux noms, demeures et qualités des expéditeurs, destinataires et voituriers, ou relativement au nombre et à l'état des récipients, à l'espèce des boissons, à la quantité transportée, constitue une contravention passible de l'amende

(1) Les vins, cidres, poirés et hydromels, expédiés du dehors à destination des villes placées sous le régime de la taxe unique, ne peuvent circuler qu'en vertu d'acquits-à-caution (Loi du 9 juin 1875).

(2) En cas de séjour à la gare d'arrivée de marchandises livrables en gare, la déclaration est obligatoire pour les Compagnies, bien que le transport soit arrivé à son terme (Cour de Bordeaux, 7 juillet 1864).

et de la confiscation (1). Il en est de même du transport avant ou après le délai indiqué dans l'expédition et du changement d'itinéraire (Lois de 1872 et de 1873).

Les chemins de fer étant aujourd'hui les principales voies de circulation et d'introduction dans les villes, l'Administration des contributions indirectes à dû se préoccuper, de concert avec l'Administration des travaux publics, des moyens de concilier l'observation de la loi avec les conditions et les nécessités de l'exploitation.

Des instructions nombreuses ont été rédigées dans ce but. Nous nous bornons à signaler les points suivants :

1° Les délais inscrits sur les expéditions doivent concorder avec les délais maxima que comporte l'application des tarifs généraux ou spéciaux.

En exécution d'une dépêche du Ministre des travaux publics en date du 25 juin 1872, les agents des Compagnies doivent appliquer sur toutes les pièces de régie qui passent par leurs mains le timbre de la gare expéditrice et celui de la gare destinataire, et mentionner sur ces pièces les dates de départ et d'arrivée des expéditions qu'elles concernent.

2° Tant que les chargements confiés aux Compagnies sont dans les délais propres au chemin de fer, il n'y a pas lieu à déclaration de transit pour les stationnements dans les gares de départ, de passage et d'arrivée. Cette déclaration est au contraire obligatoire, quand des circonstances extraordinaires retardent le départ et le transport ou font stationner les boissons plus d'un jour à la gare d'arrivée (Circulaire du Directeur général des douanes et des contributions indirectes du 6 mai 1858).

Lorsqu'une extension de délai est jugée nécessaire, une annotation inscrite par les agents de la régie au verso des expéditions relate succinctement les faits et indique le supplément de délai accordé pour achever le transport (Circulaire du Directeur général des contributions indirectes du 4 mars 1861).

Pour faciliter les déclarations de transit, dans les gares éloignées d'une recette buraliste, les chefs de ces gares sont autorisés à inscrire eux-mêmes sur des registres *ad hoc* les déclarations auxquelles donne lieu le stationnement des chargements de boissons (Circulaire du directeur général des contributions indirectes du 5 mars 1866).

3° Les employés des contributions indirectes ont libre accès dans les gares pour l'exercice de leur surveillance (Art. 32 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).

(1) La confiscation est la suite obligée de toute contravention légalement établie, en matière de circulation de boissons (Cour de cassation, 27 mai 1876, Ferber et autres).

Ils doivent être transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie (Art. 55 du cahier des charges).

Une circulaire du Directeur général des contributions indirectes, en date du 6 mai 1858, leur a d'ailleurs recommandé de ne pas gêner ou entraver l'exploitation.

b. Formalités spéciales a l'entrée des villes. — Toute introduction dans un lieu sujet au droit d'entrée (1), de vins, cidres, poirés, hydromels, vendanges, fruits à cidre ou à poirés, piquettes ou râpés, eaux-de-vie, esprits, fruits à l'eau-de-vie, liqueurs, vernis, eaux de senteur et préparations quelconques à base d'alcool non dénaturé, sauf les médicaments et les produits dans lesquels l'alcool est transformé, doit être précédée d'une déclaration au bureau par lequel a lieu l'introduction, ainsi que de la remise des expéditions servant à légitimer le transport. S'il n'y a qu'un bureau central de perception, le conducteur peut entrer dans le lieu sujet sans déclaration préalable; mais le déchargement ne peut avoir lieu avant l'accomplissement des formalités réglementaires.

Les boissons destinées à la consommation du lieu sujet étant seules soumises au droit d'entrée, celles qui ne font que traverser ce lieu en sont affranchies. Un permis de *passe-debout* est délivré au conducteur; si le chargement ne peut être escorté, le conducteur doit consigner ou faire cautionner les droits.

Le séjour des boissons dans une ville au delà de 24 heures prend le nom de *transit* et doit être déclaré; les congés, acquits-à-caution ou passavants doivent être remis aux employés de la régie, qui ne les rendent au conducteur qu'au moment du départ.

Les boissons admises en entrepôt, c'est-à-dire n'entrant pas au moins immédiatement dans la consommation locale, sont introduites gratuitement, avec ou sans caution, et donnent lieu à la délivrance d'un *passe-debout* (Lois du 28 avril 1816 et du 21 avril 1832).

Toute déclaration inexacte à l'entrée ou toute introduction sans déclaration entraine la confiscation et une amende.

En cas de fraude dissimulée au moyen d'engins disposés pour l'introduction ou le transport frauduleux d'alcools ou de spiritueux, les contrevenants encourent une peine correctionnelle de six jours à six mois d'emprisonnement.

c. Caractère des infractions aux lois sur le transport des boissons.

(1) Villes, communes ou portions de commune ayant une population agglomérée de 4.000 habitants et au-dessus.

— Les infractions aux lois sur la circulation des boissons constituent des contraventions purement matérielles.

Le transporteur ne peut donc échapper à la condamnation, alors même qu'il prouverait sa bonne foi ou son ignorance (Cour de cassation, 17 mars 1876, Nancy ; — 1er juillet 1876, Sellenet). Nous allons voir cependant que la loi du 21 juin 1873 a tempéré ce qu'avait de trop rigoureux la situation faite aux Compagnies de chemins de fer.

Lorsque plusieurs contraventions sont commises simultanément, les peines se cumulent (Cour de cassation, 17 mars 1876, Nancy).

d. Moyen fourni aux Compagnies pour échapper a la condamnation en cas de fraude (loi du 21 juin 1873). — Recours en garantie. — Aux termes de la législation antérieure à la loi du 21 juin 1873, les transporteurs contre lesquels des procès-verbaux étaient dressés pour contravention aux lois sur les boissons étaient, par une présomption, *juris et de jure*, réputés les auteurs de la contravention, sans pouvoir se soustraire aux pénalités encourues en rejetant la responsabilité sur l'expéditeur. La régie n'était même pas obligée de poursuivre les propriétaires ou expéditeurs, quoiqu'ils fussent présents à la saisie ou intervinssent dans la cause.

Toutefois, les transporteurs étaient admis, en vertu de l'article 36 du décret du 1er germinal an XIII, à former un recours en garantie contre l'expéditeur, pour se faire couvrir du montant des condamnations prononcées contre eux. On trouvera longuement développés, dans des arrêts de la cour de Grenoble (3 novembre 1867) et de la cour de Dijon (5 juin 1869), les motifs qui avaient fait admettre ces recours : ces motifs sont déduits, non seulement de différents articles des lois des 6 août 1791, 1er germinal an XIII et 28 avril 1816, mais encore du caractère mixte de pénalité et de réparation civile envers le Trésor que présentent les amendes en matière de contraventions fiscales.

Nous n'y insistons pas : car la loi de 1873 a profondément modifié la situation.

Aux termes de l'article 13 de cette loi, « en cas de fraude, les transporteurs ne sont pas considérés, eux et leurs préposés ou agents, « comme contrevenants, lorsque, par une désignation exacte et régulière « de leurs commettants, ils mettent l'Administration en mesure d'exercer « des poursuites contre les véritables auteurs de la fraude. »

Cette disposition s'applique-t-elle à toutes les infractions?

Elle est incontestablement inapplicable aux faits dérivant de la propre négligence des Compagnies, tels que celui de conserver des boissons dans

une gare au delà du délai fixé par l'acquit-à-caution (Cour de cassation, 6 juin 1874, Cie du Nord contre Administration des contributions indirectes et Bernier; — 22 décembre 1877, Vincent; — 31 juillet 1878, Manadé; — 26 mai 1883, Foyé).

Peut-elle même être considérée comme embrassant tous les cas directement imputables à l'expéditeur? La cour de Lyon avait jugé, le 29 décembre 1875 (Blouquier et Leenhardt contre Administration des contributions indirectes et Cie de P.-L.-M.), que l'immunité créée par la loi de 1873 s'appliquait exclusivement aux cas où la contravention était suivie de l'emprisonnement et où elle revêtait nettement le caractère d'un délit. Mais cette interprétation restrictive n'a pas prévalu. Toutes les fois qu'il ne s'agit pas d'une faute imputable à la Compagnie, les agents peuvent, lorsqu'ils sont poursuivis, dégager leur responsabilité, sans être astreints à un recours contre leurs commettants.

Toutefois, il ne suffit pas que l'inculpé désigne l'expéditeur; la loi veut en outre que sa déclaration mette la régie en mesure de poursuivre les véritables auteurs de la fraude. Cette règle a été explicitement rappelée par plusieurs arrêts de la Cour de cassation, notamment ceux du 12 novembre 1875 (Administration des contributions indirectes contre Bouyssonnet) et du 17 mars 1876 (Nancy contre Administration des contributions indirectes) : dans la première espèce, le chef de gare, mis en demeure d'expliquer la différence entre la richesse alcoolique déclarée à l'expédition et la richesse constatée à l'alcoolimètre, s'était borné à répondre qu'il ne s'expliquait pas cette différence et à produire l'acquit-à-caution; dans la seconde, le fût n'était plus intact à l'arrivée et l'altération de la richesse alcoolique pouvait être le résultat d'une fraude commise en cours de route.

Sous cette réserve, l'immunité créée par l'article 13 de la loi du 21 juin 1873 doit profiter à la Compagnie, alors même que des circonstances indépendantes de sa volonté empêcheraient les poursuites d'aboutir (Cour de Paris, 17 décembre 1874, Cie de l'Est : insolvabilité et extranéité du contrevenant (1); — Cour de cassation, 23 juin 1876, Roux et Cie de P.-L.-M. : exercice de l'action empêché par une faute de la régie).

Son application n'est pas discutable, quand le commettant ne décline pas la responsabilité éventuelle de la contravention (Cour de cassation, 11 mars 1876, Poupon et Bietrix; — 11 mars 1876, Poupon et Montoz), ni quand il est certain, eu égard aux circonstances, que la Compagnie n'a point participé à la fraude (Cour de cassation, 7 avril 1876, Couturier, Bless et Cie de P.-L.-M.).

(1) Voir infra une décision contraire de la Cour de cassation en matière de douanes.

En cas de transport commun, le tribunal correctionnel de Toulon a jugé, le 25 avril 1874 (Camuzet), qu'une Compagnie dégageait sa responsabilité en désignant le transporteur précédent dont elle tenait la marchandise. On ne saurait aller si loin : cette désignation ne peut suffire que si elle permet à la régie d'exercer utilement son action contre le véritable auteur de la fraude. Mais la Cour de cassation a pu considérer comme suffisante l'indication de l'expéditeur et du précédent transporteur, ainsi que la production d'un bulletin de garantie délivré par ce dernier et prouvant l'antériorité de la contravention (27 mai 1876, Ferber, etc.).

Les formalités de procédure, régulièrement accomplies à l'endroit de l'agent de la Compagnie, ne sont pas recommencées, en ce qui concerne l'expéditeur (Cour de cassation, 12 novembre 1875, Maupetit).

Lorsque l'expéditeur désigné par la Compagnie a été condamné, il ne peut plus remettre en question la responsabilité de la Compagnie devant les tribunaux civils ou consulaires, sous forme de recours en garantie (Cour de cassation, 11 juillet 1882, Lacaze contre Cie du Midi).

Le transporteur qui désigne son commettant est retenu en cause jusqu'à ce que le véritable auteur de la fraude soit connu (Cour de cassation, 15 janvier 1875, Bit, Charron et Texier).

Quand la Compagnie est dans l'impuissance de désigner l'auteur de la fraude, elle subit inévitablement les effets de la poursuite (Cour de cassation, 1er juillet 1876, Sellenet : fûts d'eau-de-vie non déclarés et transportés dans les bagages d'un voyageur qui, voyant sa fraude découverte, s'était esquivé.

e. Agents soumis aux poursuites. Responsabilité civile des compagnies. — Les poursuites sont dirigées contre les agents des Compagnies qui ont enfreint les règlements et, en particulier, contre les chefs de gare ou les camionneurs. Elles peuvent l'être aussi directement contre la Compagnie.

Parmi les nombreuses décisions judiciaires que l'on peut consulter dans les recueils, nous citerons particulièrement les arrêts suivants de la Cour de cassation :

— 15 février 1867 (Lagarde et Cie du Nord) : infériorité de la richesse alcoolique réelle sur celle qui était indiquée par l'acquit-à-caution (1).

— 6 juin 1874 (Cie du Nord et Bernier) : acquit-à-caution périmé ; défaut d'indication de la demeure du destinataire sur l'acquit-à-caution.

(1) Certains tribunaux ont jugé que, dans ce cas, le fisc n'étant pas frustré, il n'y avait pas contravention. Mais tout défaut de conformité entre le titre de circulation et la nature effective de la boisson transportée doit être assimilé à une circulation sans titre.

— 17 mars 1876 (Nancy, chef de gare) : infériorité de la richesse alcoolique réelle sur celle qu'indiquait l'acquit-à-caution.

Quand l'action est intentée contre un agent de la Compagnie, celle-ci est civilement responsable du paiement de l'amende par son préposé (Art. 22 de la loi du 15 juillet 1845).

f. Avances pour droits de régie. Responsabilité des compagnies envers les expéditeurs ou destinataires. — Les Compagnies peuvent avoir à faire des avances pour droits de régie. Ces avances doivent leur être remboursées par le destinataire ou, à défaut, par l'expéditeur contre lequel elles ont un recours, à moins que le paiement se rattache à l'exécution d'un contrat de transport passé exclusivement avec le destinataire en dehors du contrat primitif (Cour de cassation, 20 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier et Guyot).

Si la Compagnie avait acquitté les droits à tort, elle ne serait pas fondée à en exiger le remboursement (Cour de cassation, 30 avril 1877, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi, Giordan et Goudal et Cie : marchandises expédiées sans acquits-à-caution à un entrepositaire).

Les Compagnies n'ont droit à aucune rémunération pour l'accomplissement des formalités qu'elles doivent remplir, en leur qualité de transporteurs.

En cas de faute de leur part, elles encourent nécessairement la responsabilité de cette faute, notamment pour la confiscation des marchandises dont elles peuvent avoir à tenir compte au destinataire ou à l'expéditeur.

Il en serait ainsi en cas de transaction consentie, soit malgré les protestations de l'expéditeur ou du destinataire, soit pour les procès-verbaux dont la Compagnie aurait pu démontrer le mal-fondé.

2. **Sucres, sels, tabacs.** — *a.* Sucres. — Dans l'intérêt du recouvrement de l'impôt, la régie exerce sa surveillance, non seulement sur la fabrication, mais encore sur le transport.

Toute expédition de sucre doit être accompagnée d'une expédition dans l'étendue des arrondissements où existe une fabrique ou dans les cantons limitrophes (Loi du 31 mai 1846). Cette expédition est, en général, un acquit-à-caution, même quand les droits ont été payés ; l'Administration y a trouvé l'avantage de faire vérifier les chargements à l'arrivée, de rendre obligatoire le certificat de décharge et de porter plus efficacement obstacle à la fraude. Cependant un laissez-passer suffit dans certains cas ; parfois même la circulation peut se faire sans expédition (Loi du 31 mai 1846 et règlement du 1er septembre 1852).

Les chargements doivent être conduits à destination dans le délai porté sur l'acquit-à-caution ; ce délai est fixé en raison des distances et du mode de transport (Même décret).

Les voituriers sont tenus d'exhiber, à toute réquisition et sur tous les points soumis à la surveillance, les expéditions de la régie dont ils doivent être porteurs.

Les contraventions donnent lieu à l'amende et à la confiscation (Loi de 1846).

b. Sels. — Dans un rayon de 15 km. autour des mines de sel, des sources d'eau salée et des usines qui en exploitent les produits, ainsi que dans une égale distance des côtes, les transports de sel doivent être précédés d'une déclaration et accompagnés d'un acquit-à-caution, d'un congé ou d'un passavant, suivant les cas. Les pénalités sont la confiscation (1) et l'amende (Loi du 17 juin 1840 ; ordonnance du 26 juin 1841).

c. Tabacs. — Les tabacs en feuilles ou fabriqués ne peuvent circuler sans acquit-à-caution ; toutefois un laissez-passer suffit pour les tabacs en feuille enlevés de chez le cultivateur, pour être versés dans les magasins de l'État, et pour les tabacs fabriqués, en quantité inférieure à 10 kg. Le laissez-passer est même inutile pour les transports de moins de 10 kg. de tabacs revêtus des marques et vignettes de la régie : cette dernière disposition n'est pas applicable aux tabacs de cantine, qui ne peuvent circuler ainsi par quantité supérieure à 1 kg. (Lois du 28 avril 1816 et du 23 avril 1840).

Les pénalités sont la confiscation (1) et l'amende (Loi de 1876).

d. Papiers. — Nous ne mentionnons que pour mémoire les papiers, qui sont aujourd'hui affranchis de l'impôt.

(1) La confiscation comprend les véhicules et les chevaux.

§ 2. — DOUANES

1. Formalités pour l'importation, l'exportation ou le transit. — Aucune marchandise ne peut entrer sur le territoire ou en sortir sans une déclaration à la douane (Lois du 22 août 1791 et du 4 germinal an II).

Cette déclaration doit indiquer le poids, la mesure, le nombre ou la valeur des marchandises, suivant les cas; elle donne, en outre, pour l'importation, le nom, la profession et le domicile du destinataire (Lois du 22 août 1791 et du 28 avril 1816). Elle est obligatoire, même pour les marchandises exemptes du droit à l'entrée et à la sortie (1). Les agents de la douane procèdent, en présence du propriétaire ou de son mandataire, à la visite de la marchandise et contrôlent ainsi la déclaration. En cas d'inexactitude ou à défaut de déclaration, les peines applicables sont, selon les circonstances, l'augmentation des droits, l'amende, la confiscation (2) ou même l'emprisonnement.

L'Administration des douanes délivre, soit des *acquits de paiement*, quand les droits sont acquittés immédiatement, soit des *acquits-à-caution*, quand les droits sont consignés ou garantis, soit des *passavants*, quand les marchandises, quoiqu'exemptes de droits, doivent être accompagnées d'une expédition. Ces pièces doivent être présentées à toute réquisition des agents de la douane (Arrêté du 22 thermidor an X et loi du 22 août 1791). A défaut d'expédition, la marchandise est réputée circuler en fraude.

Aux termes de l'article 5 de loi du 5 juillet 1836, le Gouvernement peut autoriser, sauf révocation en cas d'abus, l'importation en franchise temporaire des produits étrangers destinés à être fabriqués ou à recevoir en France un supplément de main-d'œuvre, à charge de réexportation ou de rétablissement en entrepôt dans un délai déterminé.

Les marchandises sujettes aux droits à l'importation peuvent être admises en franchise temporaire, quand elles sont dirigées sur des *entrepôts réels* surveillés par la douane, ou lorsqu'elles satisfont aux conditions voulues pour l'*entrepôt fictif* dans le magasin du négociant (Lois du 8 floréal an XI, du 27 juillet 1822, du 17 mai 1826, du 9 février 1832, du 27 février 1832, etc.). Les marchandises dont l'introduction est prohibée en principe sont cependant susceptibles d'être importées, lorsqu'elles sont conduites dans certains entrepôts réels destinés à les recevoir pour la réexportation ultérieure.

(1) Il n'y a plus de droits à la sortie.

(2) La saisie peut porter, dans certains cas, sur le matériel de transport.

Des immunités sont accordées pour le retour des marchandises françaises invendues à l'étranger et pour les échantillons.

Quant au *transit*, c'est-à-dire à la faculté de transport en franchise par le territoire français des marchandises passibles de droits de douane ou frappées de prohibition, il se divise en *transit ordinaire* et *transit international* (Lois des 8 floréal an XI, 17 décembre 1814, 9 février 1832, 9 juin 1845; arrêté du 31 décembre 1848; loi du 16 mai 1863, etc.).

Le transit international s'effectue exclusivement par les chemins de fer : il affranchit de la visite les bagages des voyageurs et les marchandises, tant à l'entrée qu'à la sortie. Les wagons sont plombés par la douane; en cas de rupture du plombage, le fait est constaté par les préposés des douanes ou, à défaut, par des officiers de police judiciaire à ce désignés et notamment par les commissaires de surveillance administrative. Les commissaires ont à intervenir pour réparer les ruptures dans les gares où il n'existe pas de service de douane (Voir les circulaires du Ministre des travaux publics des 18 janvier 1861, 29 septembre 1865 et 7 juillet 1870, et la circulaire du Directeur général des douanes du 31 décembre 1861).

Le transit ordinaire est soumis à des règles différentes, suivant qu'il porte sur des marchandises non prohibées ou sur des marchandises prohibées. Pour les marchandises non prohibées, il y a déclaration, vérification, plombage, expédition par acquit-à-caution, engagement de réexporter et d'en justifier par un certificat de décharge et de sortie. Pour les marchandises prohibées, la loi comporte quelques prescriptions supplémentaires : sont d'ailleurs exclues, à titre absolu, les contrefaçons en librairie, les marchandises portant de fausses marques de fabrique française, les armes et munitions de guerre, définies par la loi du 14 août 1885, ainsi que le poisson et le gibier pendant la période de fermeture de la pêche ou de la chasse.

Les marchandises exemptes de droits à l'entrée et à la sortie ne sont pas soumises aux restrictions et formalités prescrites pour le transit.

Les marchandises exemptes de droits à l'entrée seulement et passibles de droits à la sortie (1) ne sont assujetties qu'au passavant et sont affranchies du plombage.

Nous devons encore mentionner l'*emprunt du territoire étranger* pour les échanges entre deux points du territoire français (Loi du 22 août 1791). Les marchandises qui bénéficient de cette faculté sont affranchies des droits à l'entrée et à la sortie. Celles qui sont sujettes à des droits de sortie sont

(1) Il n'y a plus de droits à la sortie.

expédiées par acquits-à-caution; celles qui sont exemptes de droits de sortie sont expédiées par passavants.

Les opérations de douane ne s'effectuent pas exclusivement à la frontière. Pour la commodité du commerce, il a été établi dans certaines villes de l'intérieur des bureaux où peuvent se faire ces opérations; mais alors les marchandises voyagent sous plomb entre ces bureaux intérieurs et les bureaux de frontières (1).

Les préposés des douanes ont libre accès dans l'enceinte du chemin de fer, pour l'exercice de leur surveillance (Art. 62 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).

Ils doivent être transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie (Art. 55 du cahier des charges).

Telles sont les seules indications générales qu'il nous soit possible de donner ici sur la législation des douanes. Elles suffisent à montrer l'importance des opérations dont les Compagnies peuvent être chargées pour le compte des expéditeurs.

2. Dispositions de la loi du 11 juin 1842. Conventions internationales. — La loi du 11 juin 1842 sur l'établissement des grandes lignes de chemin de fer contient un article 8, aux termes duquel « des « ordonnances doivent régler les mesures à prendre pour concilier l'ex- « ploitation des chemins de fer avec l'exécution des lois et règlements sur « les douanes ».

En vertu de cette disposition, plusieurs décrets ont approuvé des conventions internationales réglant les relations entre la France et les pays voisins, au point de vue des rapports entre le service de la douane et celui des voies ferrées.

3. Opérations en douane faites par les Compagnies. — Aux termes des conditions d'application des tarifs généraux, les expéditeurs doivent, pour les colis soumis à la douane, fournir à l'appui de leurs déclarations toutes les pièces nécessaires pour que le transport et la transmission de ces colis ne subissent aucun retard ou empêchement.

Les Compagnies peuvent se charger, comme mandataires, des opérations en douane pour le compte des expéditeurs : ces opérations constituent, en effet, l'accessoire du transport, et, en les accomplissant, les

(1) Le report des opérations à l'intérieur du pays ne modifie en rien ni les lois et règlements, ni les moyens d'en assurer l'exécution, ni les peines qui leur servent de sanction (Cour de Paris, 9 mars 1850).

Compagnies ne sortent nullement du rôle qui leur est assigné par leurs statuts (Cour de cassation, 11 février 1878, Petit contre Cie du Nord). Des taxes dûment homologuées par le Ministre des travaux publics leur sont acquises en pareil cas.

Sont-elles autorisées, en principe, à revendiquer le monopole exclusif des opérations en douane ? La Cour de cassation s'est avec raison prononcée pour la négative, par un arrêt du 11 novembre 1884 (Belval, Vandenbulcke et Gransart contre Cie du Nord). Mais elle a reconnu, par le même arrêt, comme par celui du 11 février 1878, que, si telle est la règle générale, rien n'empêche les Compagnies d'insérer dans les tarifs spéciaux internationaux une clause qui leur réserve le droit d'assurer les opérations de douane, à l'exclusion de tout intermédiaire. Cette condition doit être respectée par les tribunaux, quand elle a été dûment homologuée par le Ministre des travaux publics : en demandant le bénéfice des tarifs qui la contiennent, les expéditeurs se sont engagés à s'y soumettre ; elle s'impose au public et à l'autorité judiciaire ; elle a force obligatoire pour tous.

Nous signalons, sans y insister, un arrêt d'espèce de la Cour de cassation en date du 28 juillet 1870, concernant l'application d'un tarif pour opérations en douane (Brunel contre Cie de P.-L.-M.).

4. **Délais pour les opérations en douane.** — Les délais pour l'accomplissement des formalités en douane sont ajoutés aux délais réglementaire de transport (Arrêté ministériel du 12 juin 1866).

5. **Droits de magasinage. Camionnage d'office à l'entrepôt.** — En traitant des droits de magasinage, page 714, nous avons examiné la question de savoir si ces droits peuvent être exigés par les Compagnies, pour le séjour des marchandises dans les magasins affectés au service des douanes. Nous ne pouvons que renvoyer aux explications antérieurement données à ce sujet.

Nous renvoyons également à la page 722, pour le camionnage d'office à l'entrepôt des marchandises expédiées sous le régime de douane et laissées sans déclaration au delà d'un délai déterminé.

6. **Caractère des infractions aux lois douanières.** — Les infractions aux lois douanières sont des contraventions qu'il est interdit au juge d'excuser sur l'intention. Les agents des Compagnies sont pénalement responsables de toute importation frauduleuse d'objets prohibés ou assujettis aux droits de douane, qui sont trouvés dans les voitures ou dans les gares à la conduite ou à la surveillance desquelles ils sont préposés ; ils

ne peuvent être déchargés de leur responsabilité que si, par les inscriptions portées sur la feuille de voyage, ils mettent l'Administration des douanes en mesure de poursuivre le véritable auteur de la fraude (Cour de cassation, 3 mars 1877, Cie du Nord et Druon).

7. Moyen fourni aux Compagnies pour échapper à la condamnation en cas de fraude (Loi du 22 août 1791). Recours en garantie. — Nous avons vu que, pour le transport des boissons, l'article 13 de la loi du 21 juin 1873 fournit aux Compagnies le moyen d'échapper à la responsabilité pénale, vis-à-vis de l'Administration des contributions indirectes, pour les fautes qui ne leur sont pas imputables.

Cette disposition, exclusivement applicable à la matière des contributions indirectes, ne peut être invoquée par les prévenus que poursuit l'administration des douanes pour faits de contrebande (Cour de cassation, 21 avril 1883, Germa).

Mais la loi du 22 août 1791 édicte une immunité semblable, en son article 29 (Cour de cassation, 3 mars 1877, Cie du Nord et Druon ; — 21 avril 1883, Germa).

Comme nous l'avons fait remarquer à propos des contributions indirectes, les agents des Compagnies ne peuvent se soustraire aux condamnations pour leurs fautes personnelles (Cour de Paris, 31 décembre 1869, Cies d'Orléans et autres contre Quesnel : défaut de renouvellement d'un passavant périmé).

Ils ne sont pas fondés à se prévaloir de l'article 29 de la loi du 22 août 1791, bien qu'ils aient indiqué à la douane l'expéditeur de la marchandise introduite en fraude, si cette indication n'a pas mis l'Administration en mesure de poursuivre efficacement le véritable auteur de la fraude (Cour de cassation, 21 avril 1883, Germa : expéditeur domicilié à l'étranger et n'offrant aucune garantie).

Les Compagnies peuvent, quand elles ne bénéficient pas de l'article 29 de la loi de 1791, former un recours en garantie contre leur commettant (Article 1er du titre XII de la loi du 22 août 1791 ; — Cour de cassation, 14 janvier 1862, Ravier contre Cie du Nord).

La présomption de faute repose sur la faculté des Compagnies de procéder à la vérification des objets transportés. Elle disparaît si cette vérification est impossible : tel est, par exemple, le cas de colis postaux devant être remis à la Compagnie soigneusement emballés, clos et cachetés ; la Compagnie bénéficie alors des dispositions de l'article 64 du Code pénal (Cour de cassation, 23 janvier 1885, Cie transatlantique; — tribunal correctionnel de la Seine, 8 mars 1884, Piot et Cie du Nord).

8. **Agents soumis aux poursuites.** — Les poursuites sont dirigées contre les agents des Compagnies qui ont enfreint les règlements; elles peuvent l'être contre les Compagnies elles-mêmes.

Parmi les nombreuses décisions judiciaires qui peuvent être consultées, nous signalons particulièrement les arrêts suivants de la Cour de cassation :

— 13 juin 1874 (Chariaut) : chef de gare condamné pour avoir fait décharger et mis à la libre disposition du destinataire des colis d'armes de guerre non déclarés au bureau de la douane.

— 3 mars 1877 (Cie du Nord et Druon) : conducteur d'un train condamné à la suite de la saisie de tabacs étrangers dans les lanternes de deux wagons. (Les conducteurs des trains ont la surveillance et la police de leur train; ils sont responsables du service des voyageurs, des bagages et des marchandises; la différence que l'on voudrait établir entre eux et les conducteurs de voitures publiques, à raison des difficultés plus grandes de leur service, est sans base légale; d'ailleurs, la loi du 2 juin 1875, en confirmant et étendant les dispositions pénales des lois antérieures, n'a établi aucune distinction entre les entreprises de voitures publiques et l'exploitation des chemins de fer.)

— 21 avril 1883 (Germa) : chef de gare condamné pour introduction de cigares dans un colis qui avait fait l'objet d'une fausse déclaration.

La Compagnie est civilement responsable du paiement de l'amende infligée à son préposé.

9. **Avances faites par les Compagnies pour les droits de douane ou transactions. Responsabilité civile des Compagnies envers les expéditeurs ou destinataires.** — Les Compagnies ont souvent des avances à faire pour le paiement des droits de douane. Elles sont, en cas de contravention, amenées fréquemment à transiger avec l'Administration, soit avant, soit après le prononcé du jugement (Arrêté du 14 fructidor an X).

Ces avances doivent leur être remboursées par le destinataire ou l'expéditeur, sauf en cas de faute de leur part.

Nous citerons, à titre d'exemples, les décisions judiciaires suivantes :

a. — Remboursement par l'expéditeur : cour de Lyon, 4 mars 1875, Cie du Nord contre Claix frères (Transaction à la suite d'une fausse déclaration; les expéditeurs à qui incombait la responsabilité de cette déclaration inexacte n'avaient pas concouru à la transaction, mais ne démontraient pas qu'elle leur fût désavantageuse; la cour jugeait même inadmissible qu'ils eussent pu obtenir des conditions meilleures, attendu qu'ils avaient

été pris plusieurs fois en flagrant délit; en outre, la cour estimait que le mandat donné à la Compagnie lui conférait le pouvoir de transiger).

b. — Non-remboursement par l'expéditeur : Cour de cassation, 10 mai 1880, Cie de P.-L.-M. contre Peghini et Montagne (Transaction consentie à tort par la Compagnie, sans que celle-ci eût averti l'expéditeur, ni pris les renseignements nécessaires, alors que, d'après une expertise ultérieure, la déclaration jugée inexacte par la douane avait été au contraire reconnue conforme à la vérité); — cour de Chambéry, 4 mai 1880, Cie de P.-L.-M. contre Rochas (Droits de douane et amende acquittés sans que la Compagnie eût appelé les intéressés, usé des moyens de défense que les traités internationaux mettaient à leur disposition, ni même comparu à la justice de paix où elle était assignée); — cour de Douai, 6 décembre 1880, Cie du Nord contre Baerdemaecker et autres (Paiement de droits et transaction à tort par la Compagnie, pour des marchandises présentées à la douane comme admises en franchise, alors que les intéressés protestaient de la conformité de ces marchandises avec l'espèce déclarée); — tribunal de commerce de Sedan, 26 novembre 1869, Cie de l'Est contre de Guerre (Acquittement de droits malgré les protestations du destinataire).

Les mêmes principes s'appliquent aux litiges que peut provoquer la confiscation des marchandises. C'est ainsi que la cour de Chambéry a rejeté, le 22 janvier 1873 (Routin et Comoz contre Cie de P.-L.-M.), la prétention d'un expéditeur et d'un destinataire au remboursement de la valeur des marchandises saisies, alors que l'inexactitude de la déclaration incombait à l'expéditeur et que les intéressés avaient été vainement sommés d'intervenir dans l'instance. Au contraire, les Compagnies ont été déclarées responsables par arrêt de la cour de Paris du 30 août 1853 (saisie par suite d'une erreur dans la transmission des pièces), et par arrêt de la même cour du 31 décembre 1869 (défaut de renouvellement d'un passavant périmé).

Si, par sa négligence dans l'accomplissement des formalités de douane dont elle s'est chargée, une Compagnie retardait le transport, elle supporterait naturellement les conséquences de ce retard (Tribunal de commerce de la Seine, 18 mai 1864) (1).

(1) Un agent de Compagnie qui réclamerait des droits supérieurs au tarif tomberait-il sous le coup des pénalités édictées par l'article 174 du Code pénal? Serait-il assimilable à un percepteur ou à un préposé coupable de concussion? La Cour de cassation l'avait décidé le 12 juin 1857; mais la cour de Besançon en a jugé autrement le 28 août 1857, et un pourvoi en cassation formé par le Ministère public contre son arrêt a été rejeté le 6 novembre 1857.

§ 3. — OCTROIS

1. Formalités pour l'introduction des marchandises dans les lieux sujets à l'octroi. — Tout porteur ou conducteur d'objets assujettis à l'octroi est tenu, avant de les introduire, d'en faire la déclaration et d'exhiber aux préposés de l'octroi les lettres de voiture et les expéditions délivrées par la régie des contributions indirectes. Les préposés ont le droit de faire sur les voitures les visites, recherches et perquisitions nécessaires pour constater l'exactitude des déclarations et assurer la perception des droits (Ordonnance du 9 décembre 1814).

Dans les communes où la perception ne peut être opérée à l'entrée, il est établi au centre un ou plusieurs bureaux; en ce cas, les conducteurs ne peuvent décharger leurs voitures, ni introduire au domicile des destinataires les objets soumis à l'octroi, avant d'avoir acquitté les droits à ces bureaux (Même ordonnance).

La loi du 27 frimaire an VIII dispense du droit d'octroi les objets non destinés à la consommation de la commune et qui ne font qu'y transiter. Ces marchandises sont soumises au régime du *passe-debout* lorsqu'elles traversent la commune sans interruption, du *transit* lorsqu'elles y séjournent pendant leur passage, de l'*entrepôt* lorsqu'elles y sont emmagasinées temporairement; l'entrepôt est réel ou fictif, comme en matière de droit d'entrée (Décret du 17 mai 1809; ordonnance du 9 décembre 1814).

Les pénalités pour contravention en matière d'octroi sont l'amende et la confiscation. Les moyens de transport sont saisissables, à moins que le contrevenant ne consigne le maximum de l'amende ou ne donne caution solvable (Lois des 29 mars 1832 et 24 mai 1834).

La surveillance générale de la perception des octrois est attribuée à la régie des contributions indirectes, sous l'autorité du Ministre des finances (Ordonnance du 9 décembre 1814); les préposés des octrois sont tenus de percevoir les droits d'entrée au profit du Trésor, lorsque l'Administration des contributions indirectes le juge convenable (Loi du 28 avril 1816).

Les agents des octrois ont le droit de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, pour y exercer leurs fonctions (Art. 62 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).

2. Situation légale des gares au point de vue de l'octroi. Obligations respectives des Compagnies et des destinataires pour les déclarations. — La déclaration et les formalités d'admission au transit

ou à l'entrepôt ne s'appliquent pas aux transports par rails, pour la simple traversée du périmètre assujetti ; cette dispense résulte de la nature même du service de l'exploitation des chemins de fer (Cour de cassation, 30 avril 1881, Munier et Cie de l'Ouest contre commune de Clichy ; — 28 mars 1885, Delaury et Cie de P.-L.-M. contre commune de Maisons-Alfort).

Mais il n'en est pas de même pour les marchandises arrivées à destination dans les gares. Quelles sont, à cet égard, les obligations respectives des Compagnies et des destinataires ?

Lorsque les marchandises sont expédiées à domicile, la Compagnie doit se soumettre aux règles ordinaires pour la déclaration et le paiement des droits (Cour de cassation, 28 mars 1885, Delaury et Cie de P.-L.-M. contre commune de Maisons-Alfort).

Nous croyons cependant que, s'il y avait une caution à fournir pour l'admission à l'entrepôt, à titre de garantie de la réexpédition ou du paiement ultérieur des droits, la Compagnie serait fondée à refuser d'y pourvoir elle-même. En effet, en livrant les marchandises au destinataire, elle se dessaisirait de son gage et engagerait ainsi sa responsabilité pécuniaire.

Aucun délai n'est d'ailleurs imparti à la Compagnie pour la déclaration et le séjour en gare des objets imposables. Elle n'est tenue que de se conformer à l'ordonnance de 1814 pour le camionnage et la livraison au destinataire (Cour de cassation, 16 janvier 1885, Ville d'Agen contre Cie du Midi : relaxe de la Compagnie poursuivie pour ne pas avoir acquitté les droits dès l'introduction de la marchandise en gare).

Lorsque les marchandises sont livrables en gare, il appartient au destinataire de faire la déclaration et d'acquitter la taxe (Cour de Nîmes, 20 août 1863).

L'autorité judiciaire a eu à se prononcer, il y a quelques années, sur un cas particulier qui, au premier abord, paraît se rapprocher de celui des livraisons en gare, mais qui néanmoins en diffère profondément et qu'il peut être utile de rappeler. La Compagnie de l'Ouest avait loué à divers entrepreneurs des terrains situés dans l'enceinte de la gare de Clichy et dans le périmètre de l'octroi de cette commune; elle y amenait, par des voies spéciales, et y déposait des moellons destinés à être repris ultérieurement pour être conduits à Paris. Après avoir usé de tolérance pendant un certain temps, la commune de Clichy a voulu contraindre la Compagnie à ne plus décharger ses wagons sans avoir demandé l'admission à l'entrepôt. La Cour de cassation lui a donné gain de cause par arrêt du 30 avril 1881. En effet, aucune disposition légale ne permet de considérer les gares comme des lieux neutres, placés fictivement en dehors du

périmètre des octrois et soustraits ainsi aux règles du droit commun. Si les nécessités du service ont conduit l'Administration et les tribunaux à admettre l'exemption des formalités ordinaires pour les objets qui ne font que traverser une gare, les mêmes raisons n'existent plus dans les espèces analogues à celle sur laquelle a eu à statuer la Cour de cassation. Les terrains loués par la Compagnie constituaient pour les locataires de véritables magasins. La Compagnie ne pouvait y camionner même par rails et y décharger des marchandises, qu'après avoir fait les déclarations réglementaires conformément à l'article 34 de l'ordonnance du 9 décembre 1814. Elle a donc pu être condamnée à l'amende et à la confiscation, en vertu de l'article 46 de la loi du 28 avril 1816.

Le tribunal correctionnel de la Seine avait également condamné les locataires des terrains ; mais la cour de Paris a annulé sa décision, le 28 novembre 1881, en se fondant sur ce que l'obligation de déclarer les marchandises livrables à domicile incombait à l'entrepreneur seul.

Il peut enfin arriver que des marchandises expédiées en gare soient ensuite camionnées à domicile sur l'ordre du destinataire. Le tribunal de commerce de la Seine, par un jugement du 20 mars 1872, et la cour d'appel de Paris, par un arrêt confirmatif du 10 mars 1873, ont décidé qu'en pareil cas la Compagnie pouvait se refuser à accomplir elle-même les formalités nécessaires. A la vérité, il s'agissait dans l'espèce de marchandises à admettre en entrepôt; il y avait à fournir une caution ou à consigner des droits. Le tribunal de commerce de la Seine a considéré que la Compagnie ne pouvait être contrainte de se constituer garante de la réexpédition ou du paiement des droits, alors qu'elle se dessaisissait du gage et que le destinataire pouvait devenir insolvable.

Cette décision nous paraît aller un peu trop loin, sinon dans l'espèce, du moins dans ses termes généraux. Au point de vue légal, le camionnage, même demandé après coup par le destinataire, pour des marchandises primitivement expédiées en gare, est soumis aux mêmes règles que le camionnage demandé dans le contrat de transport conclu avec l'expéditeur.

3. **Situation spéciale des gares de Paris.** — Les gares de Paris sont placées sous un régime spécial par le décret du 19 décembre 1859, intervenu pour l'exécution de la loi du 16 juin 1859 sur l'extension du périmètre de l'octroi de la capitale.

Elles sont considérées comme lieu de transit, sous la condition d'un classement distinct des marchandises assujetties. Bien que soumis, dès leur arrivée, à la surveillance générale du service de l'octroi, les objets

imposables n'acquittent jamais les droits que lors de la sortie des gares. Il en est de même pour toutes les formalités relatives aux expéditions vers les entrepôts de l'intérieur ou en passe-debout. Aucune déclaration n'est exigée pour les marchandises imposables réexpédiées des gares, soit directement par la voie d'arrivée, soit d'une gare à l'autre par le chemin de Ceinture, à moins que, par suite d'opérations particulières, il n'y ait prise en charge et compte tenu par les employés de l'octroi, nécessitant la reconnaissance à la sortie des marchandises.

Eu égard à ces dispositions, l'autorité judiciaire aurait certainement statué autrement qu'elle ne l'a fait dans l'espèce de la commune de Clichy, précédemment relatée, si le dépôt avait eu lieu dans l'une des gares de Paris.

4. **Caractère des infractions aux lois et règlements sur les octrois.** — Comme nous l'avons déja dit, à propos des droits de régie, les infractions aux lois et règlements en matière fiscale n'ont généralement que le caractère de contraventions purement matérielles, qui ne peuvent s'excuser ni sur la bonne foi, ni sur l'intention.

Les agents des Compagnies ne peuvent exciper de l'immunité édictée par l'article 13 de la loi du 21 juin 1873 en faveur des transporteurs qui, par une désignation exacte et régulière de leurs commettants, mettent l'Administration en mesure d'exercer des poursuites contre les véritables auteurs de la fraude. Cette disposition spéciale à la régie des contributions indirectes ne saurait être transportée dans les matières d'octroi (Voir, par exemple, un jugement du tribunal correctionnel de Charleville du 30 juillet 1884, Canal et Cie de l'Est).

5. **Recours en garantie.** — Toutefois les Compagnies peuvent exercer des recours en garantie contre les véritables auteurs de la fraude, lorsqu'elles n'ont point à se reprocher une faute personnelle.

6. **Agents soumis aux poursuites. Responsabilité civile de la Compagnie.** — Les poursuites sont dirigées contre les agents qui ont enfreint les règlements, par exemple contre les camionneurs, contre les chefs de gare (Cour de cassation, 30 avril 1881, Munier et Cie de l'Ouest contre commune de Clichy), contre les chefs de section pour les matériaux destinés au service de la voie (Cour de cassation, 29 avril 1881, commune de Clichy contre Artus et Cie de l'Ouest).

Elles peuvent l'être contre les Compagnies elles-mêmes, qui, en tout cas, sont civilement responsables des faits accomplis par leurs agents dans l'exercice de leurs fonctions.

7. Avances faites par les Compagnies. Responsabilité civile des Compagnies envers les expéditeurs ou destinataires. — En principe, les Compagnies ont droit au remboursement des avances qu'elles ont pu faire pour le paiement des droits d'octroi (1).

Faute par le destinataire de consentir à ce remboursement, elles ont un recours contre l'expéditeur (Cour de cassation, 19 décembre, 1866, Bastide contre Cies de Lyon et de l'Est). Il en serait toutefois autrement, si les marchandises avaient été adressées en gare et si le camionnage n'avait eu lieu que sur la demande du destinataire, en vertu d'un contrat auquel n'aurait point participé l'expéditeur (Cour de cassation, 20 mars 1872, Cie de P.-L.-M. contre Lhéritier et Guyot).

Lorsque les Compagnies ont acquitté à tort les droits d'entrée, elles ne peuvent prétendre au remboursement (Cour de cassation, 30 avril 1877, Cie du Midi contre Cie de P.-L.-M., Giordan et Goudal et Cie : vins expédiés sous acquits-à-caution à un entrepositaire).

Si elles sont en état de faute, si par exemple elles négligent d'accomplir les formalités qui leur incombaient, elles doivent supporter les conséquences de leurs erreurs (Voir l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt de cassation du 12 juin 1877, Cie de l'Ouest contre Husson, Rohée et autres : amende infligé pour fausse déclaration, par suite d'une erreur d'écritures de la Compagnie).

Nous n'avons pas à traiter ici des rapports entre l'expéditeur et le destinataire ; nous nous bornons donc à mentionner incidemment l'arrêt de cassation du 27 avril 1880 (Lecourt contre Pépin), déclarant l'expéditeur responsable des suites d'une fausse déclaration envers le destinataire et son camionneur, dans une espèce où cette déclaration inexacte résultait des indications portées par l'expéditeur sur la lettre de voiture.

8. Valeur des registres de la Compagnie pour la preuve de la fraude. — Les destinataires des marchandises ne peuvent être tenus de représenter les quittances des droits que lorsqu'elles ont été saisies en cours de transport ou suivies jusqu'à leur domicile. La cour de Lyon a refusé, par arrêt du 5 mai 1881 (Badieu et autres contre ville de Lyon), d'admettre des poursuites basées sur un rapprochement entre les registres d'arrivage de la Compagnie et les registres de l'octroi. En effet les registres des Compagnies ne font pas foi, vis-à-vis des tiers, des mentions qu'ils

(1) L'agent qui percevrait sur le destinataire des droits supérieurs à ceux qui ont été effectivement acquittés à l'octroi pourrait être déclaré coupable d'escroquerie (Tribunal correctionnel de la Seine, 25 juin 1868).

contiennent ; en admettant même qu'ils puissent fournir une preuve suffisante de l'introduction des marchandises, ceux de l'octroi ne sauraient avoir de force probante à l'égard des déclarations qu'ils ne constatent pas et dont l'omission peut être le résultat d'une erreur.

---

§ 4. — PROHIBITIONS TEMPORAIRES OU PERMANENTES

1. Gibier. — La loi du 3 mai 1844 sur la chasse interdit de transporter du gibier pendant les périodes d'interdiction de la chasse. Elle prévoit comme sanction de cette prohibition, outre la saisie, une amende et même un emprisonnement.

Bien que les infractions à la loi sur la police de la chasse soient qualifiées *délits* dans le texte de cette loi, la Cour de cassation a jugé, à diverses reprises, qu'elles participaient au caractère des contraventions de police, et, par suite, ne pouvaient être excusées par la bonne foi du contrevenant.

Ce principe a été appliqué avec rigueur contre des conducteurs de trains (Tribunal correctionnel de la Seine, 11 avril 1857; — même tribunal, 11 juin 1857 et 7 juillet 1868). Après avoir adopté la même jurisprudence, la cour de Paris l'a abandonnée, le 19 août 1868, Viollet et Cottard) : elle a relaxé, à cette date, un chef de train qui avait reçu des mains d'un employé de gare un colis déclaré comme contenant des œufs et renfermant en réalité du gibier; pour motiver son arrêt, elle a renoncé à l'assimilation des délits de chasse aux contraventions et considéré en outre que, le chef de train n'ayant pu ni refuser, ni vérifier la marchandise, son intervention avait été toute passive. Le tribunal correctionnel de Grenoble a statué dans un sens analogue, le 18 mars 1868 (Plossu).

La règle qui paraît devoir être admise et qui d'ailleurs a été consacrée par la Cour de cassation, le 9 décembre 1859, c'est que, si le juge n'a pas à tenir compte de la bonne ni de la mauvaise foi de prévenu, il n'en est pas de même de l'absence de volonté, le fait du transport n'étant délictueux qu'autant qu'il a été commis librement. Or, si les préposés des Compagnies qui reçoivent les colis ont le droit d'en vérifier le contenu, ce droit n'existe nullement pour les conducteurs de trains.

En cette matière comme en d'autres, la limite à laquelle s'arrête la culpabilité est difficile à tracer pour les délits ayant un caractère mixte et participant tout à la fois des délits proprement dits et des contraventions.

Si, en remettant le colis à la Compagnie, l'expéditeur a donné mandat de transporter en respectant les prohibitions administratives, il ne peut être condamné (Cour d'Amiens, 23 février 1882, Alleaume).

Nous signalons en passant une circulaire du 9 avril 1866, par laquelle le Ministre des travaux publics a manifesté son intention de requérir la révocation des agents qui profiteraient de leur situation pour se livrer à la fraude.

2. **Poisson.** — Aux termes des lois du 15 avril 1829 et du 31 mai 1865, il est interdit, sous peine de saisie, d'amende et même d'emprisonnement, de transporter pendant les périodes d'interdiction de la pêche le poisson d'eau douce ne provenant pas des étangs ou réservoirs particuliers.

D'après une circulaire ministérielle du 19 octobre 1879, les préfets des départements frontières peuvent autoriser l'importation, durant les périodes d'interdiction, de poissons d'eau douce provenant de l'étranger et destinés à des départements où la pêche de ces poissons est permise.

Les infractions à la législation sur la pêche fluviale constituent des délits de même nature que les délits de chasse.

Nous n'avons pas trouvé de décisions judiciaires concernant le transport des poissons par les voies ferrées.

3. **Lettres.** — *a*. Dispositions de l'arrêté du 27 prairial an IX et de la loi du 6 avril 1878. — L'arrêté des Consuls du 27 prairial an IX interdisait à toute personne étrangère au service des postes et notamment aux entrepreneurs de voitures publiques de s'immiscer dans le transport des « lettres, journaux, feuilles à la main et ouvrages périodi- « ques, paquets et papiers du poids d'un kilogramme et au-dessous », dont le port était exclusivement confié à l'Administration des postes. Étaient seuls exceptés de cette prohibition les sacs de procédure, les papiers uniquement relatifs au service personnel des entrepreneurs de voitures publiques et les paquets au-dessus du poids de 1 kilogramme.

Les fonctionnaires des postes, les agents des douanes et les gendarmes étaient autorisés à faire les perquisitions nécessaires pour constater les contraventions, qui étaient punies d'une amende de 16 à 300 francs (ou de 300 à 3 000 francs en cas de récidive dans les 3 ans).

L'article 9 de l'arrêté déclarait les entrepreneurs de voitures personnellement responsables du fait de leurs postillons, conducteurs, porteurs et courriers, sauf leur recours.

Le monopole conféré à l'État a été successivement restreint par le législateur. Une loi du 6 avril 1878, notamment, a excepté de la prohibition établie par l'arrêté du 27 prairial an IX les journaux, recueils, annales, mémoires, bulletins périodiques et imprimés, quel que soit leur poids, pourvu qu'ils soient expédiés, soit sous bandes mobiles, soit sous enveloppes ouvertes, soit en paquets non cachetés et faciles à vérifier.

b. Étendue de l'immunité relative a la correspondance des compagnies. — Dans une de ses instructions générales, l'Administration des

postes, commentant l'exception édictée par l'arrêté du 27 prairial an IX au profit des entrepreneurs de transport, indique que cette exception s'applique exclusivement : 1° aux lettres de voiture ou factures accompagnant les marchandises transportées et ne contenant aucune énonciation étrangère à ces marchandises; 2° aux papiers concernant uniquement le service de l'entrepreneur et circulant par son propre matériel sur la ligne qu'il exploite.

Il a toujours été admis qu'en cas de transport commun, chacun des entrepreneurs concourant à ce transport pouvait recevoir du voiturier précédent les pièces dressées par celui-ci, en même temps que les colis auxquels ces pièces sont relatives. Dans ce cas, en effet, les entrepreneurs qui se succèdent sont solidaires les uns des autres et ne constituent pour ainsi dire qu'une entreprise unique; les différentes lignes qu'ils exploitent personnellement se confondent virtuellement en une seule. Toute autre interprétation eût obligé les Compagnies à des écritures inutiles aux points de transmission ou eût grevé les transports de dépenses frustratoires (Cour de cassation, 8 février 1845, Michon et Courrat; — 3 juillet 1856, Decloître et Brayet).

Cette règle s'applique, non seulement aux transports communs par rails, mais encore aux transports mixtes : les Compagnies en bénéficient, notamment pour leurs services de factage et de camionnage (Cour de cassation, 3 juillet 1856).

L'autorité judiciaire a eu à se prononcer plusieurs fois sur le caractère des correspondances trouvées entre les mains des agents des Compagnies et à déclarer si ces correspondances devaient bénéficier de l'exception.

Elle s'est prononcée pour l'affirmative dans les espèces suivantes : lettre adressée par un commerçant à un négociant d'une autre ville, pour lui commander des marchandises à ramener par l'entrepreneur de transports auquel la lettre avait été confiée (Cour de cassation, 2 avril 1840, veuve Poncin); lettre analogue pour faire opérer un chargement de marchandises sur la voiture de l'entrepreneur (Cour de cassation, 25 mars 1843, Guidoux); lettre transmettant un échantillon, avec ordre de remettre la marchandise au voiturier (Cour de Douai, 14 novembre 1854); bordereau récapitulatif des récépissés spéciaux aux colis groupés (Cour de cassation, 5 août 1863, Cie d'Orléans contre Bourdeau) (1).

Au contraire, l'autorité judiciaire s'est prononcée pour la prohibition, dans les espèces que voici : correspondance relative aux affaires privées d'un entrepreneur de transport (Cour de cassation, 15 avril 1837, Falkin

(1) Dans cette espèce, la question avait été soulevée, non par l'Administration des postes, mais par une Compagnie qui voulait susciter des embarras à un groupeur.

et Coutant); lettre d'un expéditeur annonçant l'envoi d'un colis au destinataire (Cour de cassation, 13 juin 1839, Roux); lettre d'un commerçant à un autre commerçant, demandant des marchandises à ce dernier, mais s'expliquant en même temps sur des marchandises antérieurement livrées (Cour de cassation, 15 juin 1844, Courtin); paquet de papiers portant sur l'enveloppe qu'une somme serait remise à l'entrepreneur (Cour de cassation, 5 avril 1845, Chirat); lettre portant commande de marchandises, sans donner l'ordre de les confier au voiturier (Cour d'Orléans, 7 février 1848); lettres traitant d'objets autres que ceux transportés (Cour de cassation, 28 janvier 1848, Péan; — 12 février 1852, Collignon et veuve Nicolas; — 16 septembre 1853, Gautheron); correspondance relative aux affaires générales de l'entrepreneur (Cour de cassation, 24 novembre 1854, Cie de Lyon à la Méditerranée).

L'un des arrêts de la Cour de cassation les plus intéressants à consulter est celui du 24 novembre 1854. Aux termes de cet arrêt, l'exception doit être limitée « aux papiers accompagnant les marchandises transportées, « soit à l'aller, soit au retour, et qui leur sont relatives, telles que lettres de « voiture, factures et autres pièces concernant le service personnel du voitu- « rier qui les transporte ». Ainsi, l'immunité est soumise à deux conditions: 1° les pièces doivent accompagner la marchandise, soit à l'aller, soit au retour; 2° elles doivent être exclusivement relatives au transport de cette marchandise.

Bien que l'autorité judiciaire soit sortie quelquefois de cette limite très étroite, les Compagnies doivent avoir soin de ne pas la franchir, sous peine de s'exposer à des poursuites.

Les papiers concernant le service personnel des Compagnies ne jouissent de l'immunité qu'à la condition d'être transportés à découvert, sous bandes ou sous enveloppes non cachetées (Circulaire du directeur général des postes en date du 25 février 1854.— Cour de cassation, 20 mars 1840, Raymond Clavel; — 2 avril 1840, veuve Poncin; — 11 juin 1852, Évrard; — 24 novembre 1854, Cie de Lyon à la Méditerranée.

c. Immunité relative aux sacs de procédure. — Nous n'énumérerons pas ici les décisions judiciaires intervenues au sujet des dossiers de procédure. Il est facile de consulter, le cas échéant, ces décisions d'un caractère tout à fait spécial, dans les recueils périodiques de jurisprudence.

L'immunité semble être limitée par la Cour de cassation aux dossiers concernant des procès engagés ou imminents (6 novembre 1845, Quentel et Joubert) et ne pas s'appliquer aux pièces isolées (13 novembre 1845, Gérard). A été jugé illicite le transport de pièces renfermées dans une

enveloppe sur laquelle était inscrite la mention «à légaliser et à rapporter» (Cour de cassation, 20 mars 1858, Maugras et Brenet), et d'un acte notarié à soumettre aux formalités hypothécaires et à rapporter (Cour de Metz, 8 février 1865).

Les papiers de procédure peuvent être placés sous enveloppe cachetée, pourvu que cette enveloppe porte l'indication de leur contenu et indique ainsi que le cachet n'en est pas inviolable et peut être ouvert par les agents de l'Administration (Cour de cassation, 20 septembre 1851, Cie du Nord, et 30 novembre 1855, Richard et Ferrier).

d. Immunité relative a la correspondance des fonctionnaires du contrôle. — Sur la réquisition écrite des ingénieurs en chef ou ordinaires du contrôle, des inspecteurs principaux ou particuliers de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative, les chefs de gare doivent transmettre par le premier train les dépêches contresignées par ces fonctionnaires (Circulaire du Ministre des travaux publics, en date du 8 mars 1853, concertée avec le Ministre des finances).

Signalons incidemment la faculté conférée aux commissaires de surveillance de remettre directement, en cas d'urgence, leurs dépêches contresignées aux bureaux ambulants (Circulaire du Ministre des travaux publics du 1er mars 1864).

e. Caractère des infractions aux lois sur le monopole des postes. Ces infractions sont considérées comme des contraventions, que la bonne foi ne saurait excuser (Cour de cassation, 20 novembre 1851, Letroublon; — 24 décembre 1864, Collache et Cie de P.-L.-M.).

L'agent qui subit une condamnation, sans avoir apporté un concours personnel à la fraude, a un recours en garantie contre l'auteur de cette fraude (Tribunal civil de Lyon, 3 juin 1876).

f. Agents responsables. — La responsabilité du transport illicite des correspondances qui auraient dû être confiées au service de la poste incombe habituellement au chef de la gare de départ, qualifié pour procéder à la vérification des colis (sauf son recours par les voies civiles contre l'expéditeur) (Cour de cassation, 5 mai 1855, Fournier; — 28 février 1856, Fournier; — 4 juin 1864, Moutonnier; — 10 novembre 1864, Ricaud; — 4 janvier 1866, Ricaud).

Toutefois, si la Compagnie a placé dans la gare de départ un agent spécialement préposé à la réception et à la reconnaissance des colis, c'est

cet agent qui doit être poursuivi (Cour de cassation, 24 décembre 1864, Collache et Cie de P.-L.M.).

Ont été relaxés : un facteur qui s'était borné à prendre une caisse à la gare d'arrivée pour la présenter aux employés de l'octroi (Cour de cassation, 16 février 1855, Ghesquière); un chef facteur dans le bureau duquel avait été déposé par d'autres employés un colis renfermant de la correspondance (Cour de Paris, 9 décembre 1863); le chef de la gare destinataire (Cour de cassation, 4 juin 1864, Moutonnier). Ces agents n'avaient en effet ni qualité, ni mission, pour vérifier le contenu des colis; ils ne pouvaient être considérés comme ayant commis librement la contravention.

Nous n'avons pas besoin d'insister à nouveau sur les inconvénients et les défauts de la jurisprudence relative aux délits-contraventions : c'est une question qui ne rentre pas dans le cadre d'un ouvrage spécial à l'exploitation des chemins de fer.

Les Compagnies, agissant par leurs préposés, n'encourent pas seulement une responsabilité civile pour l'amende et les frais; elles peuvent être poursuivies et condamnées solidairement avec leurs préposés, en la personne de leur directeur ou de leurs administrateurs et comme coauteurs de la contravention (Cour de cassation, 24 décembre 1864, Collache et Cie de P.-L.M.).

CHAPITRE XXIII

RÈGLES DE COMPÉTENCE ET DE PROCÉDURE

§ 1. — AUTORITÉ JUDICIAIRE

1. Compétence générale de l'autorité judiciaire. — Comme nous l'avons indiqué déjà à diverses reprises, l'autorité judiciaire est seule compétente pour connaître des litiges qui naissent, soit entre une Compagnie et un particulier, soit entre des Compagnies, en matière d'exploitation commerciale et spécialement en matière de transport de marchandises.

Nous ne reviendrons pas ici sur les développements dans lesquels nous sommes déjà entré à cet égard, en ce qui concerne notamment l'application et l'interprétation des tarifs (Voir page 88).

Il suffira de rappeler quelques décisions souveraines :

Décisions sur conflit : 3 janvier 1831 (Cie du chemin de fer de Boulogne contre Cie du Nord); — 3 janvier 1851 (Lebeau et consorts contre Cie du Nord); — 21 avril 1853 (Dupont, Duval et consorts contre Cie du chemin de Versailles, rive droite); — 17 avril 1866 (Société des houillères de Montrambert contre Cie de P.-L.-M.).

Conseil d'État : 26 février 1857 (Cie du Nord contre Ministre des finances); — 17 janvier 1867 (Cie de P.-L.-M. contre Société des houillères de Montrambert et de la Béraudière).

Cour de cassation : 21 janvier 1857 (Cie de l'Est contre Ancel); — 5 février 1861 (Contet-Muiron contre Cie du Nord); — 30 mars 1863 (Cie de P.-L.-M. contre Desplas); — 31 décembre 1866 (Pauilhac); — 21 janvier 1868 (Cie de P.-L.M. contre Société des houillères de Montrambert); — 26 août 1874 (Cie des Dombes contre Cie du Rhône); etc.

2. Compétence des divers tribunaux de l'ordre judiciaire. — *a.* Tribunaux de commerce. — Aux termes de l'article 632 du Code de commerce, « toute entreprise de transport par terre ou par eau est

« réputée acte de commerce ». D'autre part, l'article 631 attribue compétence aux tribunaux de commerce pour connaître « des contestations « relatives aux actes de commerce entre toutes personnes ».

La juridiction consulaire doit donc être saisie, lorsque l'instance est engagée entre la Compagnie et un commerçant, et que le transport a lieu pour l'industrie de ce commerçant. Il en est de même des contestations entre deux Compagnies.

Quand l'adversaire de la Compagnie n'est pas commerçant ou quand le transport n'est pas effectué pour son commerce, la jurisprudence lui reconnaît, pour le cas où il est demandeur, le droit de choisir entre les tribunaux civils et les tribunaux consulaires (Cour de cassation, 6 novembre 1843, Derogy contre Beauvisage et Guédon; — 10 novembre 1858, Lory et Pitel contre Boyer; — 22 février 1859, Guérin-Menneville contre Delaforterie; — 25 juillet 1864, Filliol contre Barbaut; — 26 juin 1867, Chassenoix contre Boucheix; — 21 juillet 1873, veuve Ducharne contre Favier et Bordet; — 28 janvier 1878, Dayreau et Rumeau contre Cougombles; — 30 juillet 1884, Cie Transatlantique contre Sénéchal de la Grange; — etc.)

En effet, l'entreprise de transport n'est réputée acte de commerce qu'au regard du voiturier. Une personne qui n'est pas commerçante ou qui, quoique commerçante, charge la Compagnie d'un transport pour un usage étranger à sa profession, ne peut être considérée comme ayant fait un acte de cette nature. Elle n'en a pas moins la faculté de saisir la juridiction consulaire, puisque la Compagnie est une société commerciale et ne saurait se plaindre d'être assignée devant son juge naturel (Cour de cassation, 10 novembre 1858). Ajoutons qu'elle a généralement intérêt à user de cette faculté, en raison de la célérité et de l'économie de la procédure devant les tribunaux de commerce, et aussi parce qu'elle a plus de latitude, comme nous le verrons, pour le choix du tribunal.

Conformément à l'article 640, dans les arrondissements où il n'y a pas de tribunaux de commerce, les juges du tribunal civil exercent la juridiction dévolue à ces tribunaux. L'instruction a lieu dans la même forme que devant les tribunaux de commerce et les jugements produisent les mêmes effets (Art. 641).

La compétence des tribunaux consulaires s'applique-t-elle, non seulement aux obligations conventionnelles, mais encore à celles qui se forment sans convention par l'effet d'un quasi-contrat ou d'un quasi-délit, pourvu qu'elles dérivent de faits prenant leur source dans les rapports commerciaux entre les parties ou même simplement d'une faute commise par l'une des parties dans l'exercice de son commerce ou de son industrie?

La Cour de cassation a répondu affirmativement dans plusieurs espèces (24 août 1863, Cie les Grappins contre Éparvier ; — 11 mai 1868, Heiriès-Maurice contre Meynadier ; — 3 janvier 1872, Dufour, Cadet et Cie contre Destailleurs ; — 9 juillet 1873, Lebrun contre Cie Transatlantique ; — 1er avril 1874, Cie du Midi contre Laurent ; — 20 janvier 1875, Marigo et Cie contre Cie de P.-L.-M. ; — 20 janvier 1875, Bloëme contre Cies de P.-L.-M. et du Midi ; — 14 février 1882, époux Mareux contre Marcusot et Fénélon). Cette jurisprudence, admise par la doctrine pour les obligations nées d'un quasi-contrat, est, au contraire, contestée par plusieurs auteurs pour les obligations nées d'un quasi-délit. La généralité des termes de l'article 631 nuos paraît cependant la justifier en droit. Elle a en fait le mérite de simplifier la procédure et de ne point obliger les plaideurs à se présenter devant deux juridictions différentes, lorsqu'une action relative à un quasi-délit vient se greffer sur une action relative à un contrat.

En tout état de cause, une action même reconventionnelle, fondée sur un quasi-délit, ne pourrait être jugée par le tribunal de commerce, si elle ne remplissait pas les conditions précédemment indiquées (Cour de cassation, 15 mars 1882, Cie d'Orléans à Châlons contre Saffrey).

b. Tribunaux civils. — Nous venons de le voir, les tribunaux consulaires ne doivent être nécessairement saisis que lorsque le litige porte sur une opération ayant un caractère commercial pour les deux parties.

Quand l'opération n'a point ce caractère, il y a lieu de distinguer entre le cas où l'instance est engagée par une Compagnie contre un particulier et le cas où elle l'est au contraire par un particulier contre une Compagnie.

Dans le premier cas, la Compagnie doit s'adresser au tribunal civil ; le tribunal de commerce serait incompétent (Cour de cassation, 25 juillet 1864).

Dans le second cas, au contraire, la partie non commerçante ou qui n'a pas fait acte de commerce peut s'adresser à son gré, comme il a été dit précédemment, soit au tribunal civil, soit au tribunal consulaire.

Les tribunaux civils sont encore compétents pour connaître de l'action civile née d'un délit, si elle n'est pas jointe à l'action publique et poursuivie devant le même juge (Art. 3 du Code d'instruction criminelle).

c. Tribunaux correctionnels. — La répression des délits appartient aux tribunaux correctionnels et l'action civile peut être jointe devant eux à l'action publique (Art. 3 du Code d'instruction criminelle). Mais les actions en garantie ne peuvent être déférées à ces tribunaux.

Il en est ainsi notamment pour les recours en garantie formés par les

agents des Compagnies contre les expéditeurs, à l'occasion des contraventions aux lois ou aux règlements en matière fiscale (Cour de cassation, 15 février 1867, Lagarde et Cie du Nord ;— cour d'Aix, 30 avril 1874.— Voir contra : cour de Lyon, 24 février 1873).

La compétence des tribunaux correctionnels est limitée aux litiges entre ceux qui ont souffert directement un dommage et ceux qui en doivent répondre comme prévenus ou comme civilement responsables.

3. **Compétence à raison du lieu.** — *a*. Tribunaux civils. — Conformément à l'article 59 du Code de procédure civile, en matière personnelle le défendeur doit être assigné devant le tribunal de son domicile. L'article 102 du Code civil dispose, d'autre part, que le domicile de tout Français, quant à l'exercice de ses droits civils, est au lieu où il a *son principal établissement*. Enfin, l'article 69 du Code de procédure civile prescrit d'assigner les sociétés de commerce en *leur maison sociale*.

Les instances engagées contre les Compagnies doivent-elles être exclusivement portées, soit devant le tribunal du siège social, soit devant le tribunal du principal établissement ?

Pendant longtemps, la Cour de cassation a maintenu rigoureusement le principe de cette unité de compétence, en se prononçant tantôt pour le siège social, tantôt pour le siège principal effectif des opérations de la société (4 mars 1845, Cie de Paris à Rouen contre Duchemin ; — 22 mai 1848, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie ; — 21 février 1849, Cie de Montpellier à Cette contre Noblet ; — 15 janvier 1851, Cie de Rouen au Havre contre Lebaron ; — 4 mai 1857, Gendrot contre faillite Alaboissette ; — 26 mai 1857, Cie d'Orléans contre Barrat-Soulet et contre Ferrand ; — 27 juillet 1858, Cie de Paris à Lyon contre Beauvois et contre demoiselle Braillard ; — 5 avril 1859, Cie de Paris à Lyon contre Deschet).

Cependant, dès 1857, cette jurisprudence a commencé à fléchir. Par un arrêt du 4 mars 1857 (Cie du Midi contre Parage), la Cour a déclaré, en s'appuyant sur l'article 42 du Code de commerce (1), qu'une société pouvait avoir plusieurs maisons situées en divers lieux et, par conséquent, plusieurs domiciles. Elle s'est prononcée dans le même sens, le 30 juin 1858 (Cie de l'Est contre Oswald).

Depuis 1861, la Cour de cassation a admis qu'une Compagnie de chemins de fer devait être considérée comme ayant un domicile dans toute gare d'une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement principal (16 janvier 1861, Cie de l'Est contre Lang, contre Perrin et

(1) L'article 42 du Code de commerce a été abrogé par la loi du 24 juillet 1867. Mais les dispositions en ont été reproduites dans l'article 59 de cette loi.

contre Weiller; — 7 mai 1862, Cie de l'Ouest contre Lepage, Julien et Cie; — 17 avril 1866, Cies d'Orléans et du Midi contre Ricaud et Jean, et autres arrêts du même jour; — 15 décembre 1869, Cie Midi contre Duffort; — 2 juillet 1872, Cie de l'Ouest contre Duchemin; — 19 juin 1876, Cie d'Orléans contre Wandenbrouck; — 7 août 1876, Cie de l'Est contre Devantoy; — 3 février 1885, Cie de l'Ouest contre Vautier).

Une Compagnie ne pourrait donc plus contester la compétence des tribunaux dans le ressort desquels se trouvent des gares importantes de son réseau; à fortiori ne serait-elle pas fondée à le faire pour le tribunal de sa gare principale et à revendiquer la juridiction de son siège social (Cour de cassation, 5 décembre 1877, Cie du chemin de fer de Marseille contre de Rougemont, et divers arrêts antérieurs).

La jurisprudence, fermement établie aujourd'hui, de la Cour de cassation est favorable aux intérêts du public, qu'elle rapproche du juge et qu'elle n'oblige plus à plaider devant un tribunal, souvent très éloigné de son domicile, ainsi que du lieu où est né le litige (1).

Toutefois, la Cour n'a pas cru devoir laisser aux tribunaux l'appréciation souveraine des circonstances qui permettent d'assimiler une gare à une succursale de la Compagnie, à l'un de ses établissements principaux. Ces circonstances doivent être nettement précisées dans les jugements et la Cour de cassation se réserve de contrôler leur valeur juridique (15 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Durand).

Si les tribunaux, dans le ressort desquels sont situées des gares importantes, peuvent connaître des litiges concernant l'exploitation, leur juridiction s'étend-elle à toutes les actions nées de faits survenus dans l'étendue de leur ressort? La cour de Bordeaux l'a décidé très explicitement par un arrêt du 28 août 1867 (Cie d'Orléans contre Lemaire); une décision analogue a été rendue par la cour de Nîmes, le 31 mai 1870 (Cie de P.-L.-M. contre Berteaud).

La cour d'Orléans (20 novembre 1868, Cie d'Orléans contre X....) et la cour de Montpellier (13 décembre 1883, Cie du Midi contre Goutelle) ont au contraire limité la juridiction des tribunaux de succursales, l'une « aux « faits de service qui se sont passés dans les gares de ces succursales », l'autre « aux litiges nés dans leur exploitation ou à l'occasion de leur « exploitation ».

(1) Autrefois quelques Compagnies étaient tenues, aux termes de leur cahier des charges, de faire élection de domicile dans certaines villes déterminées et d'y désigner des agents spécialement chargés de recevoir les assignations judiciaires. Elles pouvaient alors être actionnées devant le tribunal de chacun de leurs domiciles.

La cour de Chambéry (22 janvier 1873, Routin et Comoz contre Cie de P.-L.-M.) paraît s'être rapprochée de ce système, tout en adoptant la définition moins nette « du cercle particulier des opérations de la gare « succursale ».

Quant à la Cour de cassation, elle semble avoir toujours exigé que l'action se rattachât aux opérations de la succursale. Elle l'a déclaré très expressément dans un arrêt récent du 3 février 1885 (Cie de l'Ouest contre Vautier), résolvant, il est vrai, non la question de compétence, mais celle de régularité d'une assignation remise à un chef de gare. En se reportant à ses décisions antérieures, depuis une vingtaine d'années, on voit qu'elle s'est constamment attachée, dans le contrôle des assignations, à constater que les faits étaient survenus ou dérivaient d'un contrat passé ou devant recevoir son exécution dans la gare succursale (20 novembre 1867, Cie de P.-L.-M. contre Simonnet et autres : dommage causé par une inondation résultant d'une faute des agents de la gare ; — 15 décembre 1869, Cie du Midi contre Duffort : accident dont les conséquences dommageables s'étaient produites et manifestées dans la gare ; — 2 juillet 1872, Cie de l'Ouest contre Duchemin : faits reprochés à la Compagnie, à l'occasion d'expéditions faites dans la succursale ; — 19 juin 1876, Cie d'Orléans contre faillite Wandenbrouck : litige à propos d'expéditions faites au départ ou à destination de la succursale ; contestation relative aux affaires traitées dans la succursale).

La définition de compétence qui résulte de ces arrêts de la Cour suprême est un peu étroite. En reconnaissant le caractère de domicile aux gares importantes, la jurisprudence a tenu compte tout à la fois de l'intérêt du public et de ce fait que les Compagnies ont, dans ces gares et dans les centres où elles sont établies, un personnel apte à les représenter et à les défendre. De ces deux considérations, la première doit conduire à étendre autant que possible la juridiction du tribunal ; la seconde n'y fait pas obstacle : car le personnel dont dispose la Compagnie, sinon dans les gares succursales, du moins dans les villes qu'elles desservent, a presque toujours des attributions étendues à une assez grande circonscription. La compétence du tribunal devrait être, à notre avis, reconnue, non seulement pour les opérations de la gare proprement dite, mais encore pour toutes celles dont la surveillance est confiée à un agent local de l'exploitation (inspecteur ou inspecteur principal).

Au cas où le procès ne porterait pas sur des opérations locales, mais sur des questions d'administration générale, le tribunal du siège social serait seul compétent (Cour de cassation, 4 décembre 1871, Laffitte contre vice-amiral Cécille ; — 26 mars 1873, Schaken et consorts).

b. Tribunaux de commerce. — Quand le litige est soumis à la juridiction consulaire, le demandeur peut assigner à son choix : 1° devant le tribunal du domicile du défendeur ; 2° devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; 3° devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué (1) (Art. 420 du Code de procédure civile).

Nous n'avons rien à ajouter aux explications précédentes, en ce qui concerne le tribunal du domicile du défendeur. Mais nous devons entrer dans quelques développements au sujet de la compétence des deux autres tribunaux.

1. Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée. — Le concours des deux circonstances de la promesse et de la livraison est indispensable (Cour de cassation, 1er mars 1847, Lemort et Cruzel contre Laurent Rey ; — 12 décembre 1862, Lemaître contre Schlumberger).

Au cas particulier des transports par chemin de fer, la promesse se réalise, lors de la conclusion du contrat entre la Compagnie et l'expéditeur; le lieu dans lequel la promesse a été faite est donc celui de la gare d'expédition.

Quel est lieu de la livraison ? Il convient, avant tout, de remarquer que le mot « marchandise » doit être interprété comme désignant, non pas l'objet confié à la Compagnie, mais bien la chose sur laquelle porte le contrat, c'est-à-dire le transport (Cour de cassation, 29 avril 1856, Cie de Paris à Rouen contre Vasse; — 13 mai 1857, Cie de Lyon contre Cuisset; — 18 juin 1867, Cie d'Orléans contre Breuillac; — etc.).

On est donc porté à croire, au premier abord, que la livraison n'est opérée que lors de l'achèvement du transport, c'est-à-dire de la remise de la marchandise au destinataire. Cependant la jurisprudence distingue entre l'expéditeur et le destinataire: pour le premier, le lieu de la livraison est celui où la Compagnie a chargé le colis; pour le destinataire, c'est le lieu de destination (Cour de Lyon, 14 mai 1867. — Cour de cassation, 29 avril 1856, Cie de Paris à Rouen contre Vasse; — 18 juin 1867, Cie d'Orléans contre Breuillac).

Cette distinction permet à l'expéditeur de profiter du § 2 de l'article 420

(1) La Cour de cassation a décidé que l'article 420 n'était pas applicable et que, dès lors, le défendeur devait être assigné à son domicile : 1° pour les actions purement personnelles et civiles, en réparation d'un quasi-délit (16 mars 1858) ; 2° au cas où l'existence du contrat était sérieusement contestée, ainsi qu'au cas où sa validité était mise en question (27 février 1856, 14 décembre 1847, 17 avril 1860, 24 décembre 1861, 29 janvier 1862, 15 juillet 1862, 24 juin 1868, 6 novembre 1871, 6 décembre 1871).

du Code de procédure civile et ne le rend inapplicable qu'au destinataire. La doctrine qui tendrait à considérer comme lieu de livraison le point terminus du transport empêcherait toute application de cet article, puisque le concours de la promesse et de la livraison ne serait réalisé, ni pour l'expéditeur, ni pour le destinataire.

La question s'est posée de savoir si l'expéditeur pouvait actionner la Compagnie devant le tribunal du point de départ pour la répétition de l'indû, après achèvement du transport. Elle a été résolue dans le sens de l'affirmative à tous les degrés de juridiction (Cour de cassation, 29 avril 1856, Cie de Paris à Rouen contre Vasse); il s'agissait bien, en effet, d'une difficulté relative à l'exécution du contrat de transport.

La cour de Caen a jugé (15 juin 1860) qu'au cas de refus d'une expédition par la Compagnie le tribunal du lieu où le transport avait été demandé par l'expéditeur pouvait être valablement saisi de l'action. Elle s'est fondée sur ce que la promesse résultait de l'acte de concession lui-même et sur ce que le défaut de livraison, étant du fait de la Compagnie, ne pouvait être invoqué par elle pour décliner la compétence du tribunal. Cette décision est peu justifiée. Le contrat de transport n'ayant pas été formé, la compétence appartenait exclusivement au tribunal du domicile du défendeur.

2. Tribunal dans l'arrondissement duquel devait avoir lieu le paiement. — Plusieurs cours d'appel considérant que, dans l'article 420 du Code de procédure civile, le mot « paiement » doit s'entendre, non seulement de la prestation d'un prix, mais encore de l'accomplissement de toute espèce d'obligation, ont jugé que le tribunal du lieu de paiement était celui du lieu où le contrat de transport devait prendre fin, c'est-à-dire du lieu de destination (Paris, 31 juillet 1850; Angers, 29 juillet 1853; Poitiers, 12 février 1861).

Il y avait là une fausse interprétation du texte de l'article 420. Des deux parties qui concluent la convention de transport, l'une (la Compagnie) s'engage à prendre la marchandise au point d'expédition et à la livrer au point de destination; l'autre s'engage, en échange, à payer le service rendu. Le 2e § de l'article 420 règle la compétence, en ayant égard aux obligations de la Compagnie; le 3e § la règle, en ayant égard à l'obligation de l'expéditeur ou du destinataire. Le lieu où doit avoir lieu le paiement est celui où le prix de transport doit être acquitté entre les mains de la Compagnie. C'est ce qu'ont décidé avec raison la cour de Bordeaux (4 mai 1848), la cour de Rouen (21 juin 1855), la cour de Pau (13 décembre 1864), la cour de Paris (20 mars 1869) et celle de Limoges (9 mars 1872).

En conséquence, si l'expédition a lieu franco, le lieu du paiement est le point d'expédition dont le tribunal est déjà compétent, aux termes du 2e § de l'article 420; si elle a lieu en port dû, la cause peut être portée devant le tribunal du lieu de destination.

La compétence attribuée au tribunal du lieu où le paiement doit être effectué n'est pas limitée aux actions concernant ce paiement; elle embrasse toutes celles qui tendent à l'exécution de la convention et mêmes celles qui s'y rattachent, fussent-elles formées après l'accomplissement des obligations respectives des parties (Cour de cassation, 15 mai 1854, Noblecourt contre veuve Cardon; — 20 juin 1854, Dervillé contre Pollety; — 29 avril 1856, Cie de Paris à Rouen contre Vasse).

Il importe de ne pas perdre de vue que le lieu indiqué par l'article 420, § 3, du Code de procédure civile est celui où le paiement doit être effectué et non celui où il l'est réellement. Aussi la cour de Paris a-t-elle décidé qu'au cas de refus par le destinataire d'une marchandise expédiée en port dû, le tribunal du lieu de destination n'en est pas moins compétent (20 mars 1869).

Toutefois, rien n'empêche l'expéditeur et la Compagnie de modifier d'un commun accord le contrat primitf et de lui en substituer un nouveau, qui seul doit, en définitive, régler les compétences.

3. *Résumé.* — En résumé, lorsque la juridiction consulaire est saisie des litiges relatifs aux contrats de transport, le tribunal du domicile du défendeur est toujours compétent.

De plus, sont compétents :

Le tribunal du point d'expédition : 1° pour les contestations entre l'expéditeur et la Compagnie; 2° pour les contestations entre le destinataire et la Compagnie, si l'expédition a eu lieu franco;

Le tribunal du point de destination, pour les contestations entre la Compagnie et l'expéditeur ou le destinataire, si l'expédition a été faite en port dû.

On ne doit pas perdre cependant de vue que, lorsque plusieurs tribunaux peuvent être compétents pour juger les actions dérivant d'un contrat, il est loisible aux contractants de désigner à l'avance celui qui en devra connaître à l'exclusion de tous autres. Ils peuvent, par exemple, en matière commerciale, convenir que le tribunal du lieu de paiement connaîtra seul du litige (Cour de cassation, 13 août 1879, Cie de l'Ouest contre Coignet et Cie).

c. Tribunaux correctionnels. — La répression des délits appartient, soit au tribunal du lieu du délit, soit à celui de la résidence du prévenu,

soit à celui du lieu de l'arrestation (Art. 23 et 63 du Code d'instruction criminelle).

4. **Observations sur les chemins de fer de l'État.** — Bien qu'aucun texte législatif n'ait déterminé les règles de compétence pour le réseau français des chemins de fer de l'État, l'Administration chargée de ce réseau s'est toujours considérée comme devant suivre le sort des Compagnies concessionnaires. En effet, l'article 632 du Code de commerce, qui répute acte commercial tout fait de transport, est conçu en termes trop généraux pour qu'il lui soit possible de s'y soustraire. D'autre part, l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 a placé sous le même régime les chemins de fer exploités par l'État et les chemins de fer concédés ou affermés, au point de vue de la responsabilité vis-à-vis des particuliers. Enfin le principe qui a présidé, en 1878, à l'organisation du réseau provisoire de l'État a été celui d'une assimilation aussi complète que possible aux réseaux concédés, au point de vue des rapports avec le public et du fonctionnement général.

5. **Observations sur les instances entre étrangers et français ou entre étrangers.** — La Cour de cassation a reconnu aux étrangers le droit de poursuivre, au même titre que les nationaux, devant les tribunaux français, l'exécution des obligations contractées envers eux par les Compagnies françaises (3 juillet 1865, Robinson et Albrecht contre Cie du Midi; — 5 juillet 1865, Lacombe, Lamarche et Schwartz contre Cie de l'Est). Rien de plus légitime. Les Compagnies françaises doivent donner accès à tous, sans distinction de nationalité, pour leurs personnes et leurs marchandises. Il est en outre de principe constant que les étrangers ont le droit d'exercer des actes de commerce sur toutes les parties du territoire français. Les règles du droit des gens doivent donc leur assurer la même protection qu'aux nationaux et les mêmes moyens de défendre leurs intérêts.

Réciproquement les Compagnies françaises peuvent assigner les étrangers, même non domiciliés en France, devant les tribunaux français, pour l'exécution des obligations par eux contractées, soit en France, soit à l'étranger (Art. 14 du Code civil). Si l'étranger n'a en France ni domicile, ni résidence, le domicile du défendeur est remplacé, au point de vue de la compétence, par celui du demandeur (Cour de cassation, 9 mars 1863, Formann et Cie contre veuve Pugh).

Ces principes sont applicables, non seulement aux citoyens étrangers, mais encore aux Compagnies étrangères (Cour de cassation, 31 mars 1875,

Cie de P.-L.-M. contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens et Cie de la Haute-Italie). Nous devons rappeler, à cet égard, que la loi du 30 mai 1857 a autorisé les Sociétés anonymes belges reconnues par le Gouvernement de leur pays à ester en justice en France et qu'elle a prévu l'extension du bénéfice de cette disposition aux Sociétés des autres pays, par décret rendu en Conseil d'État. Conformément aux prévisions de cette loi, des décrets nombreux sont intervenus au profit des différents pays avec lesquels la France est en relation directe d'affaires.

Les Administrations des chemins de fer de l'État à l'étranger ne contestent pas leur assimilation aux Sociétés particulières, soit que cette assimilation résulte de lois spéciales, soit qu'elle s'impose par le caractère commercial de leurs opérations. Elles peuvent donc être assignées devant les tribunaux français. Toutefois, leur situation n'est pas la même au point de vue des mesures d'exécution (Voir notamment un arrêt du 13 juillet 1881 de la cour d'appel de Nancy, confirmé le 3 juin 1885 par la Cour de cassation, Direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et Cie de l'Est contre Carretier : annulation d'un jugement qui avait prononcé la saisie de deniers et de matériel roulant, appartenant au domaine allemand avec une destination publique et ne pouvant être l'objet, en France, d'une voie d'exécution judiciaire).

Les tribunaux français peuvent être appelés à connaître, notamment à l'occasion des recours en garantie dans les transports internationaux, non seulement des litiges entre français et étrangers, mais encore des contestations entre étrangers, même non domiciliés en France. Toutefois leur compétence peut être déclinée par l'une ou l'autre des parties ; ils conservent même la faculté de se déclarer d'office incompétents, quand le débat s'agite uniquement entre étrangers, à moins qu'une loi ou un traité spécial ne leur attribue la connaissance du litige (Cour de cassation, 27 janvier 1857, Hope contre Lajourdie et Hope; — 10 mars 1858, Rachel contre Rachel; — et spécialement 17 juillet 1877, Cie du London, Chatham and Dover contre Cie du South-Eastern ; — 15 janvier 1878, Cie de Berg et March contre Charlier et Scheibler).

Quand les tribunaux français connaissent ainsi de faits survenus ou d'obligations contractées à l'étranger, ils doivent appliquer la loi et les règlements du pays, en tant que leurs règles ne sont pas contraires aux principes d'ordre public reçus en France (Voir ci-dessus, page 824. — Cour de cassation, 31 mars 1875, Cie de P.-L.-M. contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens et Cie de la Haute-Italie).

Il importe de remarquer en passant que la violation par les tribunaux d'une loi étrangère ne peut donner ouverture à cassation, qu'autant qu'il

en résulterait une atteinte à un texte de la loi française (Cour de cassation, 4 juin 1872, Fitz-Gérald contre Evans; — 12 novembre 1872, Imperial Land Company of Marseilles contre Chauvassaignes; — 18 juillet 1876, Wyse contre Sancy et dame Ronalds; — et notamment 18 février 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Canet frères; — 31 mars 1875, Cie de P.-L.-M. contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens et Cie de la Haute-Italie). La Cour de cassation, instituée pour maintenir l'unité d'application de la loi française, n'a pas pour mission de redresser les erreurs commises dans l'application des législations étrangères.

Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, lorsque plusieurs tribunaux peuvent être compétents pour juger les actions dérivant d'un contrat, il est loisible aux contractants de désigner à l'avance celui qui en devra connaître à l'exclusion de tous autres. Il est également loisible au Français de renoncer à l'avance au droit que lui confère l'article 14 du Code civil, de citer l'étranger devant les tribunaux français (1). Les clauses attributives de juridiction insérées dans les tarifs internationaux, en conformité de ce double principe, sont obligatoires pour les Compagnies et pour les particuliers qui s'y sont soumis (Cour de cassation, 13 août 1879, Cie de l'Ouest contre Coignet et Cie; — 16 mars 1885, Goutelle contre Cie d'Almanza). Elles peuvent s'appliquer aux recours en garantie comme aux actions directes (Mêmes arrêts).

Il appartient aux juges du fond d'apprécier souverainement les faits et les circonstances d'où la renonciation expresse ou tacite au bénéfice de l'article 14 peut résulter (Arrêt précité du 16 mars 1885).

Le projet de convention récemment élaboré à Berne pour les transports internationaux dispose: 1° que l'action fondée sur le contrat de transport international sera exclusivement intentée devant un tribunal siégeant dans l'État où l'Administration actionnée aura son domicile et compétent d'après les lois de cet État; 2° qu'en cas de recours, le tribunal du domicile de l'Administration contre laquelle ce recours sera formé pourra seul en connaître; 3° que, si le recours est exercé contre plusieurs Administrations, le demandeur aura le droit de choisir entre les tribunaux de leurs domiciles.

6. Assignations. Commandements à fin de saisie-exécution. —

(1) Mais il faut une renonciation à défaut de laquelle l'article 14 du Code civil peut continuer à recevoir son application, alors même qu'il y aurait eu citation devant un tribunal étranger et jugement de ce tribunal, pourvu que le jugement n'ait pas été rendu exécutoire en France et n'y ait pas ainsi acquis l'autorité de la chose jugée (Cour de cassation, 27 décembre 1852, Todesco contre Baudon, et 23 mars 1859, de Mécuss contre Rivière).

Les articles 68 et 69 du Code de procédure civile portent : 1° que les exploits seront faits à personne ou à domicile; 2° que les sociétés de commerce seront assignées en leur maison sociale.

En principe, l'assignation aux Compagnies doit être donnée au directeur, qui, aux termes des statuts, a reçu les pouvoirs nécessaires pour représenter la société en justice.

Pendant longtemps, la Cour de cassation a maintenu formellement cette règle, sauf le cas où un mandat explicite aurait été donné à des agents de la Compagnie pour recevoir les assignations. Pour dénier notamment la régularité des exploits notifiés aux chefs de gare, elle se fondait sur le motif que ces agents n'étaient nullement chargés de conduire les affaires judiciaires de la Compagnie (Cour de cassation, 15 janvier 1851, Cie de Rouen au Havre contre Lebaron; — 26 mai 1857, Cie d'Orléans contre Barrat-Soulet; — 27 juillet 1858, Cie de Paris à Lyon contre Beauvois et contre demoiselle Braillard; — 5 avril 1859, Cie de Paris à Lyon contre Deschet).

Mais elle a dû se départir de cette jurisprudence, lorsqu'elle a admis, au point de vue de la compétence, que les Compagnies pouvaient être considérées comme ayant un établissement principal dans chacune de leurs gares importantes. Elle a été conduite à admettre que ces gares avaient à leur tête un agent apte à recevoir les actes judiciaires et à y répondre (Cour de cassation, 16 janvier 1861, Cie de l'Est contre Lang; — 17 avril 1866, Cies d'Orléans et du Midi contre Ricaud et Jean et Cie d'Orléans contre Morand; — 20 novembre 1867, Cie de P.-L.-M. contre Simonnet et autres; — 15 décembre 1869, Cie du Midi contre Durfort; — 2 juillet 1872, Cie de l'Ouest contre Duchemin; — 7 août 1876, Cie de l'Est contre Devantoy; — 3 février 1885, Cie de l'Ouest contre Vautier).

La faculté laissée aux plaideurs d'assigner les Compagnies en la personne des agents préposés aux gares importantes est naturellement limitée aux litiges dont peut connaître le tribunal dans le ressort duquel se trouvent ces gares.

L'assignation donnée à la Compagnie en la personne d'un agent autre que le chef de gare pourrait être considérée comme entachée de nullité, en vertu de l'article 70 du Code de procédure civile. C'est ce qu'a décidé la cour de Grenoble, le 6 décembre 1873, pour une assignation en la personne d'un chef de section de la voie.

Rien n'empêche d'ailleurs de donner l'assignation au siège social, même pour comparaître devant un tribunal de succursale.

L'exploit introductif d'instance, régulièrement signifié au chef d'une gare succursale, n'a pas à tenir compte, pour la comparution, du délai des

distances entre cette gare et le siège de la Compagnie (Cour de Rennes, 3 mai 1871, Cie de l'Ouest contre de Saint-Ours).

L'application de ces principes n'est pas restreinte aux exploits introductifs d'instance. Elle s'étend aux divers actes de la procédure judiciaire et spécialement aux commandements à fin de saisie-exécution (Art. 583 du Code de procédure civile). La Cour de cassation a déclaré, par arrêt du 7 août 1876 (Cie de l'Est contre Devantoy), que la cour de Besançon avait pu considérer le chef de la gare de Belfort comme qualifié pour répondre aux actes d'exécution dirigés contre la Compagnie à raison des affaires traitées dans cette localité et pour recevoir la signification d'un commandement, à la suite d'un jugement du tribunal de commerce de Belfort. En cas de litige, le juge doit préciser les circonstances qui permettent d'assimiler la gare à une succursale (Cour de cassation, 15 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Durand).

7. **Expertises.** — La procédure étant engagée, nous laissons de côté les constatations ou expertises amiables, ainsi que les vérifications faites en conformité de l'article 106 du Code de commerce, bien que les procès-verbaux de ces opérations puissent être consultés par le juge.

Nous ne voulons parler ici que des expertises judiciaires ordonnées après l'introduction de l'instance et à titre de mesure préparatoire. Ces expertises sont soumises aux prescriptions des articles 302 et suivants du Code de procédure civile. Les parties doivent être sommées d'y assister. Quand le procès s'agite entre l'expéditeur et la Compagnie, une expertise faite contradictoirement avec le destinataire, non partie dans l'instance, sans sommation à l'expéditeur, est entachée d'irrégularité et le tribunal est fondé à refuser d'en faire acception (Cour de cassation, 15 février 1876, Cie d'Orléans contre Laurin fils et Dagnial).

8. **Livres de commerce, factures, etc.** — L'article 109 du Code de commerce énumère les moyens de preuve des achats et ventes (et par ces mots il faut entendre toutes les obligations commerciales). Il cite notamment les livres des parties et la correspondance.

L'article 12 dispose que les livres de commerce régulièrement tenus peuvent être admis par le juge pour faire preuve entre commerçants relativement aux faits de commerce.

Les articles 8 et suivants édictent des règles générales sur les livres de commerce proprement dits.

L'article 96 et l'article 102 prescrivent spécialement aux commissionnaires la tenue de deux registres : le premier reçoit l'indication de la nature

et de la quantité des marchandises expédiées, ainsi que celle de leur valeur, s'il y a lieu ; le second est destiné à la copie des lettres de voiture.

En conformité des prescriptions générales des articles 96 et 102 du Code de commerce, adaptées à l'industrie spéciale des chemins de fer par des textes spéciaux, les Compagnies tiennent :

Des registres sur lesquels sont inscrits les colis, bestiaux et objets quelconques, avec mention du prix total dû pour le transport, au fur et à mesure de leur remise à la gare expéditrice (Art. 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et art. 49 du cahier des charges) ;

Des registres destinés à recevoir dans la gare d'arrivée des inscriptions analogues, sauf la mention du prix de transport (Mêmes textes) ;

Des registres à souche d'où sont extraits les récépissés remis aux expéditeurs (Mêmes textes, loi du 13 mai 1863, circulaire ministérielle du 15 novembre 1846).

Elles doivent encore tenir :

Des registres de retards (Art. 42 de l'ordonnance du 15 novembre 1846) ;

Des registres d'accidents (Circulaire ministérielle du 6 février 1857) ;

Des registres de plaintes (Art. 76 de l'ordonnance du 15 novembre 1846) ; etc.

Les livres ou registres ainsi tenus par les Compagnies pour leur exploitation ont le caractère légal d'écritures de commerce (Cour de cassation, 29 avril 1853, Bunouf).

Le juge consulaire peut, aux termes de l'article 15 du Code de commerce, en ordonner, même d'office, la représentation à l'effet d'en extraire ce qui concerne le différend. Par un arrêt du 4 mars 1873 (Cie de l'Ouest contre Cie des bateaux du Calvados), la Cour de cassation a jugé que l'article 15 du Code de commerce s'appliquait, non seulement aux livres dont la loi exige et règle la tenue par les commerçants, mais encore aux autres livres et registres auxiliaires, propres à éclairer la religion du tribunal (dans l'espèce, un livre-copie de lettres et un livre de bulletins de colis manquants).

Le juge consulaire a les mêmes droits vis-à-vis du commerçant qui a traité avec la Compagnie.

Les livres tenus par les Compagnies peuvent également fournir des éléments de preuve au juge civil, alors même que l'autre partie n'est pas commerçante ou n'a pas fait acte de commerce.

Nous devons rappeler qu'aux termes des articles 1329 et 1330 du Code

civil, les registres des marchands ne font point preuve contre les personnes non marchandes, mais qu'ils font preuve contre eux (1).

9. **Preuve testimoniale.** — L'article 109 du Code de commerce comprend parmi les moyens de preuve, en matière commerciale, la preuve testimoniale, dans le cas où le tribunal croit devoir l'admettre.

Cette preuve est donc admissible devant le juge consulaire. La procédure à suivre est réglée par les articles 407 et suivants et l'article 432 du Code de procédure civile.

Devant le juge civil statuant sur un acte commercial à l'égard d'une des parties et purement civil à l'égard de l'autre, la preuve testimoniale n'est admissible vis-à-vis de cette dernière que dans les cas prévus par les articles 1341 et suivants du Code civil, notamment pour les quasi-contrats, délits ou quasi-délits (Cour de cassation, 19 novembre 1862, Reboul contre Sigallas ; — 31 mars 1874, Delpy contre Champon).

En traitant du personnel des Compagnies et du personnel de contrôle, nous avons indiqué les règles relatives au témoignage des fonctionnaires et agents appartenant à ce double personnel (Tome III, pages 91 et 173).

10. **Présomptions.** — La loi a établi des présomptions, sur lesquelles le juge peut baser sa décision (Art. 1349 et suivants du Code civil).

Outre ces présomptions légales, dans tous les cas où la loi admet la preuve testimoniale, le magistrat est autorisé par l'article 1353 du Code civil à statuer d'après des présomptions qui sont abandonnées à ses lumières et à sa prudence, pourvu qu'elles soient graves, précises et concordantes. Le juge du fond a le droit de rechercher dans tous les documents de la cause l'existence de ces présomptions et d'en déterminer souverainement le caractère.

11. **Descente sur les lieux.** — Le juge peut procéder à une visite des lieux, mais seulement dans les formes et les cas réglés par les articles 295 et suivants du Code de procédure civile. Aussi la Cour de cassation a-t-elle, par un arrêt du 25 janvier 1881 (Cie du Midi contre Comet et Cie d'Orléans), annulé un jugement qui s'était basé sur une visite irrégulière chez un tiers consignataire et qui avait ainsi admis à tort une preuve non administrée suivant les formes légales de procédure et d'instruction.

(1) Les commissaires de surveillance administrative peuvent être appelés à fournir des extraits certifiés conformes des registres commerciaux tenus par les Compagnies; ces extraits sont soumis au droit de timbre et d'enregistrement (Circulaire ministérielle du Ministre des travaux publics du 7 octobre 1872).

12. Autorité de la chose jugée au corectionnel. — Quand une responsabilité pénale a été reconnue par la juridiction correctionnelle, le tribunal civil ou consulaire n'a plus à discuter le fait et doit se borner à en déduire les conséquences au point de vue civil (Voir particulièrement en matière de chemins de fer : Cour de cassation, 11 juillet 1882, Lacaze contre Cie du Midi ; — tribunal civil de Marseille, 3 juillet 1868, Dombret contre Cie de P.-L.-M.).

Mais ni l'ordonnance de non-lieu, ni l'acquittement des prévenus, ne peuvent constituer des fins de non-recevoir à l'action civile. Il en résulte simplement que les faits imputés au prévenu n'ont pu être suffisamment établis pour justifier contre lui l'application de la loi pénale. On ne saurait en induire qu'il n'existe pas en la cause un quasi-délit pouvant mettre en jeu des responsabilités civiles, aux termes des articles 1382 et suivants du Code civil (Voir notamment : Cour de cassation, 9 juillet 1866, Cie de P.-L.-M. contre Chapuis, et 13 juillet 1874, Cie du Midi et Barthélemy contre Larmet ; — cour d'Aix, 6 mai 1872, Cie de P.-L.-M. contre Ollivier).

Cependant si, en cas d'acquittement, la décision rendue au criminel portait, non seulement sur la qualification du fait incriminé et la culpabilité du prévenu, mais encore sur l'existence du fait en lui-même, ou si une autre personne avait été condamnée comme coupable, cette décision ne saurait être remise en question au civil, sans exposer à une contrariété de jugement qu'a eu pour but de prévenir l'article 3 du Code d'instruction criminelle, en suspendant l'exercice de l'action civile jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'action publique (Cour de cassation, 10 janvier 1877, Audy contre Marquis et Cie d'Orléans ; — 11 juillet 1882, Lacaze contre Cie du Midi).

Lorsqu'il n'y a pas obstacle à l'action civile, le juge peut, dans toutes les matières où les présomptions sont admises, puiser sa conviction dans les éléments du débat correctionnel et spécialement dans les témoignages produits, sans être obligé de faire reproduire ces témoignages devant lui et de charger la procédure, contrairement aux intentions de l'article 109 du Code de commerce et de l'article 1353 du Code civil (Tribunal de commerce de Lyon, 26 janvier 1883, Boucharlat et Pellet contre Cie de P.-L.-M.).

13. Appréciation souveraine des faits. Contrôle de la Cour de cassation. Motifs des jugements. — Le juge du fond apprécie souverainement les faits. Il lui appartient notamment de constater :

— en matière de classification de marchandises, les caractères réels de l'objet transporté (Cour de cassation, 4 août 1874, Cie de l'Est contre Daulnoy

et Lecomey ; — 3 août 1877, Riboulet ; — 26 janvier 1881, Cie du Nord contre Albouy);

— en matière de tarifs, celui dont l'expéditeur a entendu demander l'application (Cour de cassation, 5 juin 1872, Liberge contre Cie de l'Est) ;

— en matière de délais, les dates et les heures de réception, d'expédition, de transmission et de livraison, ainsi que les causes d'encombrement ou autres cas de force majeure susceptibles de justifier un retard (Cour de cassation, 24 mai 1869, Cie de P.-L.-M. contre Laurent ; — 17 mai 1870, Cie de P.-L.-M. contre Pidem Tixier ; — 20 février 1872, Cie de P.-L.-M. contre Dussol ; — 20 février 1872, Cie de l'Ouest contre Buchard ; — 20 février 1872, Cie de l'Ouest contre Fresnais ; — 24 avril 1872, Cie de P.-L.-M. contre Trinquier ; — 20 novembre 1872, Chevron contre Cie de P.-L.-M. ; — 3 février 1875, Joannon contre Cie de P.-L.-M. ; — 8 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Charpentier ; — 22 juillet 1884, Cie d'Orléans à Châlons contre Duchemin) ;

— en matière d'avaries ou de perte, les faits qui peuvent constituer la Compagnie en état de faute ou au contraire la rendre indemne (Cour de cassation, 30 mars 1868, Cie de P.-L.-M. contre Paullentru et Vidal ; — 4 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Pégat ; — 8 août 1872, Cie de P.-L.-M. contre Tréand ; — 13 août 1873, Duplessis contre Cie de l'Ouest ; — 4 août 1874, Cie de l'Ouest contre Daulnoy et Lecomey ; — 19 août 1874, Mennesson et Cie contre Cies du Nord et de l'Est et Bocca Wulwerick ; — 5 janvier 1875, Cie de P.-L.-M. contre May et Cie des Dombes ; — 10 juin 1884, Cie de l'Est contre Dormoy et Remy-Noisette ; — 7 juillet 1884, Cie de l'Est contre Capitain-Geny et Cie ; — 11 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Girnit ; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Bernodat ; — 29 mars 1886, Cie de l'Est contre Geoffroy-Jobard ; — 19 janvier 1887, Bourcellier contre Cie de l'Est) ;

— en matière de perception de taxes, la légalité de la perception (Cour de cassation, 18 février 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Canet frères ; — 29 mars 1876, Canton contre Cie du Midi) ;

— en matière de services extérieurs, la légalité des subventions des Compagnies (Cour de cassation, 15 novembre 1871, Cie de l'Est contre Dunand).

Mais, une fois les faits constatés, la Cour de cassation contrôle les conséquences qui en sont déduites au point de vue du droit ; elle vérifie, en particulier, si ces faits sont de nature à attester la culpabilité de la Compagnie. On pourra consulter les arrêts suivants :

— en matière de classification de marchandises et d'interprétation des tarifs : 18 juillet 1870, Genestout contre Cie de P.-L.-M. ; — 29 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Bouchet et Cie ; — 3 mars 1874, Cie d'Orléans contre Maréchal ;

— en matière de délais : 3 février 1874, Cie de P.-L.-M. contre Calvier ; — 4 août 1875, Cie de P.-L.-M. contre Chabannes; — 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Simonin ; — 3 juillet 1882, Cie de P.-L.-M. contre Prost ; — 9 mai 1883, Cie de P.-L.-M. contre Jullien ;
— en matière d'avaries : 15 avril 1873, Cie d'Orléans contre Petit-Descamps ; — 24 juillet 1877, Cie de l'Est contre Boichet ;
— en matière de services extérieurs : 27 décembre 1871, Cie de l'Est contre Guérin.

Pour permettre à la Cour de cassation d'exercer utilement son contrôle, les tribunaux doivent indiquer avec précision les faits sur lesquels ils ont assis leur décision (Cour de cassation, 10 novembre 1875, Cie de P.-L.-M. contre Cie du Midi et Libercier ; — 27 mars 1878, Cie du Nord-Belge contre Goulden et Cie de l'Est; — 27 mars 1878, Cie de P.-L.-M. contre Roubaudy ; — 31 mars 1879, Cie de P.-L.-M. contre Nicolet; — 23 août 1882, Cie de P.-L.-M. contre Odinet et Cie des Dombes; — 14 mars 1883, Cie de P.-L.-M. contre Gazielly ; — 9 avril 1883, Cie du Nord contre Duflot; — 21 novembre 1883, Cie de P.-L.-M. contre Lapray et Lazare Juif ; — 16 juillet 1884, Cie de l'Est contre Villaume ; — 20 août 1884, Cie de P.-L.-M. contre Avérous-Vieules ; — 27 janvier 1885, Cie de l'Est contre Fischer ; — 11 février 1885, Cie de l'Ouest contre Hallot).

C'est, du reste, une règle générale, que les décisions judiciaires doivent être motivées ; la loi du 27 avril 1810 le prescrit formellement. (Voir, outre les arrêts précédents : Cour de cassation, 30 juillet 1873, Cie de P.-L.-M. contre Libercier ; — 3 mars 1874, Cie d'Orléans contre Maréchal; — 14 février 1876, Escribe contre Cie d'Orléans ; — 5 février 1879, Cie de P.-L.-M. contre Azémar et Cie du Midi ; — 9 juillet 1879, Cie de P.-L.-M. contre Allo ; — 9 juillet 1879, Cie de P.-L.-M. contre Devic et Cie du Midi ; — 6 août 1879, Cie de l'Est contre Hardy et autres ; — 21 juillet 1880, Cie de P.-L.-M. contre Deberne ; — 2 février 1881, Cie du Midi contre Nègre ; — 23 août 1881, Cie de l'Est contre Desthorest ; — 30 novembre 1881, Cie du Midi contre Péponey ; — 3 janvier 1883, Cie de P.-L.-M. contre Varaldi ; — 23 mai 1883, Cie du Nord contre Lamourette ; — 14 août 1883, Cie du Nord contre Videcoq et Danten ; — 5 novembre 1883, Cie de Bône-Guelma contre Cellerin ; — 3 novembre 1886, Cie de P.-L.-M. contre Duprez ; — 26 janvier 1887, Cie du Midi contre Bruel ; — etc.).

Lorsque les tribunaux sont saisis d'une action portant sur des faits d'ordre différent, par exemple sur un retard et sur une avarie, ils doivent distinguer entre les conséquences de ces faits (Cour de cassation, 27 mars 1878, Cie du Nord-Belge contre Goulden et Cie de l'Est).

Comme nous l'avons déjà indiqué, page 901, la violation des tarifs d'une

Compagnie étrangère ne serait pas un motif de cassation, s'il n'y avait pas atteinte portée à un texte de la loi française (Cour de cassation, 18 février 1874, Cie d'Alsace-Lorraine contre Canet frères ; — 31 mars 1875, Cie de P.-L.-M contre Rochas, Cusin-Rivoire et Routens, et Cie de la Haute-Italie).

14. **Limites imposées à l'autorité judiciaire dans l'exercice de sa juridiction.** — L'article 5 du Code civil interdit au juge de prononcer par voie de disposition générale et réglementaire sur les causes qui lui sont soumises. Il sortirait, en effet, de son domaine et porterait atteinte au grand principe de la séparation des pouvoirs. La Cour de cassation a dû rappeler plusieurs fois les tribunaux au respect de cette règle d'ordre supérieur (7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie).

Mais la Cour a jugé avec raison que tel n'était pas le cas, pour un jugement reconnaissant à un expéditeur, par interprétation d'une décision ministérielle, le droit d'envoyer ou de recevoir des marchandises à un port sec, dépendant d'une gare (24 novembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre Deville).

Les tribunaux empiéteraient sur les attributions administratives, s'ils prescrivaient aux Compagnies de prendre des mesures qui sont exclusivement de la compétence du Ministre et du préfet. Aussi avons-nous les doutes les plus sérieux sur la légalité d'un arrêt de la Cour de cassation du 27 mai 1862 (Cie de l'Est contre Giros et Cie), prescrivant à la Compagnie, sous peine de dommages-intérêts, d'augmenter dans un certain délai son personnel et son matériel, pour suffire aux besoins de certaines expéditions.

Un tribunal peut sans conteste, après avoir constaté le caractère illicite d'un commerce de charbon, défendre à la Compagnie de continuer ce commerce : c'est la conséquence légale et forcée de sa décision (Cour de cassation, 5 juillet 1865, Cie de l'Est contre Lacombe, Lamarche et Schwartz).

Le juge commettrait-il un excès de pouvoirs, en appréciant les dispotions techniques prises avec l'approbation de l'autorité compétente pour la construction et l'exploitation du chemin de fer? La Cour de cassation l'a reconnu dans un arrêt du 13 juillet 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Chanut), en se fondant, pour refuser l'annulation d'un arrêt de cour d'appel, sur ce que cet arrêt avait écarté tout motif tiré de la disposition vicieuse d'une gare et avait exclusivement invoqué l'insuffisance des mesures prises en vue d'éviter un encombrement. Mais, en revanche, elle a proclamé la légalité d'un jugement, dans lequel il était déclaré qu'avec une disposition différente des lieux un accident ne se fût pas produit (10 mai 1870,

Cie de P.-L.-M. contre Duranton), et d'un autre jugement analogue (13 décembre 1871, Cie de P.-L.-M. contre Michel). On conçoit que la limite soit difficile à observer pour le juge qui doit apprécier la faute d'une Compagnie et la valeur de l'exception tirée du cas fortuit ou de la force majeure.

Enfin, il y aurait excès de pouvoirs de la part du tribunal : 1° s'il appréciait ou censurait, même sous la forme indirecte d'allocation de dommages-intérêts, les actes administratifs portant homologation des taxes ou autorisant la mise en vigueur de traités dans les conditions déterminées par les actes de concession (Décret sur conflit du 21 avril 1853, Dupont, Duval et Cie contre chemin de Versailles, rive droite. — Cour de cassation, 28 décembre 1857, Vasse contre Cie de l'Ouest ; — 22 février 1858, Delarsille et Contet-Muiron contre Cie du Nord ; — 12 avril 1859, Cie de Lyon contre Delessert, Leberthe et autres ; — 8 juin 1859, Leclerc-Fleureau contre Cie d'Orléans) ; 2° si, sous un prétexte d'équité par exemple, il usait de son droit d'interprétation pour étendre les effets d'un tarif ou d'une décision portant fixation de délai, ou pour en modifier la portée (Cour de cassation, 12 février 1877, Cie de P.-L.-M. contre Chailan ; — 14 mai 1878, Cie d'Orléans contre Mage-Boité ; — 2 mai 1882, Cie du Midi contre Madrières ; — etc.)

Mais le juge est compétent pour apprécier si les formalités préalables à la mise en vigueur d'un tarif ou d'un traité ont été accomplies par la Compagnie (Cour de cassation, 7 juillet 1852, Cie de Strasbourg à Bâle contre Pflug et Cie ; — 21 janvier 1857, Cie de l'Est contre Ancel ; — 31 décembre 1866, Cie du Midi contre Pauilhac), et pour déduire des actes administratifs les conséquences qu'ils peuvent avoir dans les conflits d'intérêt privé entre les Compagnies et le public, par exemple pour décider qu'un accident ayant entraîné une modification dans l'itinéraire des marchandises a rendu applicable le tarif général (Cour de cassation, 15 juin 1875, Houssin contre Cies de l'Ouest et du Nord).

§ 2. — JURIDICTION ADMINISTRATIVE

1. **Compétence de la juridiction administrative.** — La juridiction administrative n'a pas à connaître des difficultés qui peuvent naître, soit entre une Compagnie et un particulier, soit entre deux Compagnies, en matière d'exploitation commerciale et spécialement de transport de marchandises.

Elle est au contraire compétente pour statuer sur les contestations entre l'État et les Compagnies.

Elle peut l'être aussi dans certains cas, pour apprécier, à la requête des tiers, la validité des décisions administratives.

Mais les règles varient suivant les cas.

2. **Interprétation et application des contrats de concession.** — Ainsi que nous l'avons dit précédemment, les contrats de concession de chemins de fer constituent des marchés de travaux publics. Conformément à la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au Conseil de préfecture qu'il appartient de se prononcer sur les difficultés entre l'Administration et les concessionnaires, au sujet du sens ou de l'exécution des clauses de ces contrats (Conseil d'État, 16 août 1862, Cie du Nord et autres).

Les cahiers des charges contiennent par exemple des dispositions relatives à divers services publics. Ils stipulent certains droits, certaines immunités au profit des départements de la guerre, de la marine, et des postes et télégraphes.

Les décisions prises par les Ministres compétents en vertu de ces clauses ne sont pas souveraines. Mais les Compagnies ne peuvent les déférer au Conseil d'État pour excès de pouvoirs, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872. Les recours de cette nature n'ont été en effet institués que pour maintenir l'Administration dans la limite de ses pouvoirs et ne sont ouverts que pour les actes de la puissance publique. Or ici, les Ministres représentent simplement l'État comme partie contractante ; leurs décisions n'ont d'autre but et d'autre effet que d'affirmer, à ce titre, la prétention de l'Administration. Le débat doit être porté devant le Conseil de préfecture, comme juridiction du premier degré, sauf recours ultérieur au Conseil d'État, comme juridiction d'appel (Conseil d'État, 16 août 1862, Cies diverses contre Ministre des travaux publics ; — 6 juin 1873, Cie de l'Est contre Ministre des finances ; — 5 mars 1880, Cies d'Orléans et de l'Est contre Ministre de la guerre).

Les demandes en interprétation ne sont d'ailleurs recevables que si le litige est né (Conseil d'État, 17 janvier 1867, Cie de P.-L.-M.).

Les chemins de fer concédés à une même Compagnie traversent en général plusieurs départements. Aussi le cahier des charges désigne-t-il le conseil de préfecture appelé à connaître des contestations entre l'État et les concessionnaires ; pour tous les grands réseaux, c'est le conseil de préfecture de la Seine. Le Conseil est compétent, non seulement pour les litiges ayant un caractère général, mais encore pour ceux qui portent sur un acte d'un caractère purement local. L'unité de jurisprudence est ainsi mieux assurée ; d'ailleurs, l'instruction administrative des affaires contentieuses est toujours centralisée dans les bureaux de Paris, aussi bien pour les Compagnies qui y ont leur siège social que pour les départements ministériels ; le choix du conseil de préfecture de la Seine s'imposait donc encore à ce point de vue.

Si le débat s'élevait entre un militaire ou un fonctionnaire et la Compagnie, au lieu de s'élever entre l'État et la Compagnie, alors même qu'il porterait sur l'application de l'une des dispositions du cahier des charges relatives aux services publics, il n'y aurait plus en présence que deux intérêts privés et l'autorité judiciaire serait compétente (Voir deux arrêts de la Cour de cassation du 12 novembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre de Talencé, et du 14 août 1877, Cie d'Orléans contre Humann).

3. **Application des traités conclus entre l'État et les Compagnies pour certains transports.** — L'État a conclu avec les Compagnies des traités pour certains transports, notamment pour ceux du département de la guerre et du département des finances.

Les décomptes des sommes dues pour ces transports sont réglés par le Ministre compétent ; en cas de contestation, le Conseil d'État prononce en premier et dernier ressort, comme juge ordinaire du contentieux administratif. Il ne s'agit plus, en effet, de l'exécution d'un marché de travaux publics et le Conseil de préfecture, dont les attributions sont limitativement déterminées par la loi, serait incompétent.

Si, dans l'application des traités, un litige s'élevait entre la Compagnie et un militaire ou fonctionnaire, l'autorité judiciaire devrait en connaître (Voir un arrêt de la Cour de cassation du 29 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Weyle).

4. **Recours pour excès de pouvoirs contre les décisions administratives.** — *a.* Recours formés par les compagnies. — Nous avons vu que les Compagnies n'étaient pas recevables à déférer au Conseil d'État,

pour excès de pouvoirs, les décisions administratives prises pour l'exécution des contrats de concession et qu'elles devaient saisir le Conseil de préfecture de leurs contestations avec l'État sur le sens et la portée des clauses de ces contrats.

On peut concevoir certains cas où l'Administration, agissant en dehors des attributions qui lui ont été conférées par les conventions et les cahiers des charges, faisant acte de puissance publique, prescrivant par exemple des mesures de police, sortirait des limites de sa compétence, n'observerait pas les formes légales ou réglementaires, ou userait de ses pouvoirs dans un but autre que celui pour lequel il en a été investi.

Un recours pour excès de pouvoirs formé par les Compagnies devant le Conseil d'État serait alors recevable. Mais le cas ne s'est pas encore présenté et cela s'explique par l'étendue des droits que les contrats de concession et les actes organiques sur les chemins de fer ont conféré à l'Administration, par la précision des cahiers des charges, et par les soins que le département des Travaux publics apporte dans ses rapports avec les concessionnaires. Dans ses leçons sur le droit administratif, M. Aucoc indique l'éventualité de recours pour excès de pouvoirs, en ce qui concerne l'exercice des droits attribués au Ministre pour les relations entre les Compagnies à leurs points de contact. Nous réservons cette question spéciale pour la traiter plus loin.

b. Recours formés par les particuliers. — Dans le cas où l'Administration sortirait des limites de sa compétence, violerait les formes dans lesquelles elle doit prendre ses décisions, ou commettrait un détournement de pouvoirs, les particuliers dont les droits seraient lésés pourraient introduire un recours devant le Conseil d'État, en vertu des lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872.

Ces recours seraient-ils recevables, alors même que le requérant aurait un autre moyen de se faire rendre justice, tel que celui d'exercer une action civile contre la Compagnie devant l'autorité judiciaire ?

Le Conseil d'État n'a eu à se prononcer qu'une fois, en matière de transports de marchandises proprement dits : il a déclaré non recevable un recours pour excès de pouvoirs formé par des camionneurs contre un arrêté du Ministre des travaux publics concernant les heures d'ouverture des bureaux de ville (Voir page 621) ; sa décision est fondée sur la faculté qu'avaient les camionneurs de s'adresser à l'autorité judiciaire (16 janvier 1885, Galbrun et autres).

Mais on peut consulter aussi les arrêts suivants :

— 25 février 1864 (Lesbats) : annulation pour excès de pouvoirs d'un

arrêté préfectoral et d'une décision ministérielle concernant la police de la cour d'une gare;

— 31 mars 1864 (Gibiat) : rejet, mais examen au fond, d'un recours pour excès de pouvoirs contre une décision ministérielle approuvant un traité de correspondance et refusant d'en étendre les avantages à un tiers.

— 27 mai 1865 (Rose et Pottier) : rejet, pour irrecevabilité, d'un recours contre une décision analogue ;

— 7 juin 1865 (Lesbats) : annulation pour excès de pouvoirs d'arrêtés préfectoraux concernant la police de la cour d'une gare;

— 20 mars 1885 (Paul, Vasseur et autres) : rejet, mais examen au fond, d'une décision ministérielle relative au même objet.

Il y a eu, on le voit, quelques hésitations de la part du Conseil d'État. La matière n'est en effet réglée par la loi que dans des termes généraux laissant une entière liberté d'appréciation au juge dans chaque espèce. Le Conseil doit, en statuant, s'inspirer de considérations très diverses. D'une part, la voie du recours pour excès de pouvoirs ne doit pas être trop largement ouverte, quand le requérant peut faire valoir ses droits devant la juridiction compétente ; en la rendant trop accessible, surtout lorsque l'autorité judiciaire est appelée à connaître du litige sous une autre forme, on serait exposé à des contradictions regrettables entre les décisions. D'autre part, le recours pour excès de pouvoirs a pour les requérants le grand avantage de faire tomber, s'il y a lieu, l'acte incriminé, au lieu de se limiter à une simple réparation pécuniaire.

Nous ne voulons pas insister davantage sur ces observations. La théorie des recours pour excès de pouvoirs est exposée et traitée de main de maître dans le savant ouvrage de M. Aucoc.

QUATRIÈME PARTIE

SERVICES EXTÉRIEURS FACULTATIFS. — EMBRANCHEMENTS.
OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES POUR LES SERVICES PUBLICS.

CHAPITRE PREMIER

SERVICES EXTÉRIEURS FACULTATIFS

FACTAGE OU CAMIONNAGE AU DÉPART. — CORRESPONDANCE. RÉEXPÉDITION

1. Services extérieurs obligatoires et services facultatifs. — Aux termes de l'article 52 du cahier des charges, les seuls services extérieurs obligatoires pour les Compagnies sont ceux du *factage* et du *camionnage* à l'arrivée, c'est-à-dire du transport à domicile des marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse. Encore cette obligation ne leur est-elle imposée que dans les limites du rayon de l'octroi et pour les centres de population de 5 000 habitants au moins situés à 5 kilomètres au maximum des gares qui les desservent (1).

Néanmoins, dans l'intérêt du développement de leur trafic, les Compagnies organisent des services d'*omnibus* et même de *voitures* pour le transport des voyageurs de leur domicile à la gare ou inversement, ou, du moins, provoquent et facilitent la création de ces services par des arrangements ou des traités.

Elles assurent, par des traités avec des entrepreneurs, des services de *correspondance* pour les relations des voyageurs entre les gares et des localités parfois éloignées.

Elles créent des services de *factage* et de *camionnage* au départ; elles étendent le *factage* et le *camionnage* à l'arrivée au delà des limites obligatoires.

Elles concluent des arrangements pour la *réexpédition* des marchandises, c'est-à-dire pour le transport, entre leurs gares et des localités plus ou moins éloignées, des marchandises qui sont passées par leurs rails ou qui doivent les emprunter, soit en grande, soit en petite vitesse.

(1) Le cahier des charges ne précise pas le mode de supputation de la distance entre les gares et les centres de population. M. Lamé Fleury émet l'avis que cette distance doit être comptée entre la porte de la gare et le bureau d'octroi le plus voisin. M. Féraud-Giraud propose de la mesurer entre la gare et la porte de la mairie. La question a peu d'intérêt: elle n'a donné lieu jusqu'ici à aucune difficulté pratique et en provoquera d'autant moins que les mailles du réseau se resserreront par la construction de lignes nouvelles.

La limite entre les services de *factage* et de *camionnage* et les services de *réexpédition* n'est pas définie, non plus que la limite entre les services d'*omnibus* et de *correspondance*. Mais la distinction entre ces services n'a pas d'intérêt pratique. Il est donc inutile de s'y arrêter.

2. Dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'article 53 du cahier des charges. — Dès 1838, le législateur dut porter son attention sur les arrangements conclus entre les Compagnies et les entrepreneurs de transport et sur les inconvénients que pourraient présenter, au point de vue de la libre concurrence et par suite au point de vue de l'intérêt public, les privilèges accordés à tel ou tel de ces entrepreneurs à l'exclusion de ses concurrents.

Un article ainsi conçu fut inséré dans la loi du 7 juillet 1838 sur le chemin de fer de Paris à Orléans : « Il est interdit à la Compagnie, sous les « peines portées par l'article 419 du Code pénal, de former aucune entre- « prise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par « eau, pour desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Paris à « Orléans, ni de faire directement ou indirectement, avec des entreprises « de ce genre, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, « des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de « toutes les entreprises desservant les mêmes routes. Les règlements d'ad- « ministration publique rendus en exécution de l'article 4 prescriront « toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité « entre les diverses entreprises de transports, dans leurs rapports avec le « service du chemin de fer de Paris à Orléans. »

En édictant cette disposition, le législateur s'était surtout préoccupé d'avantages faits à une entreprise pour le transport entre Paris et Orléans de ses voitures de messageries, qui continuaient ensuite leur trajet par les voies de terre au delà d'Orléans.

La mesure fut généralisée et rendue applicable à tous les chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845, portant concession de la ligne de Paris à la frontière de Belgique (Art. 14) : « A moins d'une autorisation spé- « ciale de l'Administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous « les peines portées à l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou « indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de « marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination que ce « puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en « faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes. — « Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, « prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète

« égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports « avec le service des chemins de fer et leurs embranchements. »

Les prescriptions de la loi de 1845 sont rappelées dans les termes suivants par l'article 53 du cahier des charges : « A moins d'une autorisation « spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, conformé- « ment à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou « indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de « marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou « forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis « en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de com- « munication. — L'Administration, agissant en vertu de l'article 33 (1), « prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité « entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le « chemin de fer. »

On voit, au simple rapprochement des textes précédents, la différence entre les dispositions en vigueur depuis 1845 et celles qui avaient pris place dans la loi du 7 juillet 1838. Cette loi interdisait à la Compagnie de former aucune entreprise de correspondance ou de réexpédition par terre ou par eau : le législateur a renoncé à cette prohibition, trop absolue pour ne pas nuire au public dans des circonstances déterminées. Elle ne prévoyait aucune exception à la règle de la complète égalité entre les entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer : depuis 1845, au contraire, l'Administration est investie du pouvoir d'autoriser des dérogations à cette règle.

Des auteurs ont relevé la contradiction qui leur paraissait exister entre le premier et le second paragraphe de l'article 14 de la loi de 1845, ainsi que de l'article 53 du cahier des charges. Cette contradiction n'existe pas ; le deuxième paragraphe, considéré comme présentant une antinomie avec le premier, ne s'applique évidemment qu'aux cas où l'Administration n'aurait pas autorisé de dérogation à la règle de l'égalité entre les diverses entreprises de transport. Il y a lieu, d'ailleurs, de remarquer que le règlement d'administration publique prévu par la loi de 1845 et le cahier des charges n'est pas intervenu.

3. Services extérieurs organisés et exploités par les Compagnies ou pour leur compte. Applicabilité de l'article 53 du cahier des charges. — Ainsi que nous l'avons dit, les Compagnies de chemins de fer exploitent ou font exploiter pour leur compte certains services extérieurs

(1) Art. 33. « Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compa- « gnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour « assurer la police et l'exploitation du chemin de fer..... »

facultatifs, notamment pour le transport des voyageurs dans les centres importants de population, ainsi que pour le factage et le camionnage au départ.

Nous avons déjà signalé incidemment les règles principales auxquels sont soumis ces services. Il suffira de les rappeler brièvement ici.

a. — L'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant « qu'au-« cune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la « Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux « publics », les taxes afférentes aux services extérieurs, même facultatifs, doivent être revêtues de l'approbation ministérielle et subir les formalités réglementaires d'instruction et de publicité (Cour de cassation, 20 mai 1865, Poussin ; — 26 juillet 1871, Cie d'Orléans contre Havard) (Voir page 57).

Une fois homologuées, elles ont un caractère obligatoire pour tous ; les Compagnies ne peuvent, par exemple, consentir des réductions sur les chiffres approuvés par le Ministre (Cour de cassation, 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

Mais les Compagnies peuvent, pourvu qu'elles ne s'écartent pas de ces chiffres, employer les moyens matériels qu'elles jugent convenables, par exemple emprunter une voie ferrée reliant deux gares dans la même ville sans rien percevoir pour ce transport par rails (Cour de cassation, 22 août 1883 et 23 avril 1884, mêmes parties).

b. — La Cour de cassation a, par un arrêt du 15 juillet 1874 (Cie d'Orléans contre Bourgoin et Cie et Lapergue), déclaré que les Compagnies étaient libres de refuser à un expéditeur le bénéfice d'un service de camionnage exploité facultativement par leurs soins.

Ce principe nous paraît fort contestable, pour les motifs indiqués page 657. Il l'est d'autant plus que la Cour de cassation a dénié à un entrepreneur de correspondance, simplement agréé par la Compagnie, le droit de refuser un voyageur prêt à payer sa place et cela par unique esprit de mauvais vouloir (Cour de cassation, 3 décembre 1867, Bouvet contre Delamarche).

c. — Sauf autorisation contraire de l'Administration, les Compagnies ne peuvent jouir, pour leurs services facultatifs, de privilèges dont ne bénéficieraient pas les entrepreneurs libres.

La Cour de cassation a décidé, le 30 mars 1863 (Cie de P.-L.-M. contre Desplas) et le 22 août 1883 (Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres), que les Compagnies contrevenaient à la règle d'égalité et aux principes du droit public sur la libre concurrence, en donnant à leurs camionneurs, pour le transport des marchandises du domicile au chemin de fer, l'accès de leurs gares en dehors des heures d'ouverture aux camionneurs libres.

Elle a statué dans le même sens, pour le transport des marchandises des bureaux de ville aux gares (Cour de cassation, 21 juin 1882, Cies du Midi et d'Orléans contre Abribat et consorts ; — 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres).

Dans son arrêt du 30 mars 1863, la Cour de cassation a eu soin de constater que la Compagnie ne justifiait pas d'une autorisation contraire de l'Administration ; la cour de Toulouse a agi de même dans la décision qui a donné lieu à l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juin 1882.

Quelques personnes compétentes ont combattu avec persistance l'application de l'article 53 du cahier des charges aux services facultatifs de factage et de camionnage. S'appuyant sur la distinction établie entre ces services (Art. 52 du cahier des charges) et les arrangements conclus avec les entreprises de transport (Art. 53), elles ont soutenu que l'article 53 était exclusivement applicable aux traités de correspondance et de réexpédition.

Mais la jurisprudence constante de la Cour de cassation est opposée à cette doctrine. L'Administration l'a également repoussée, après une discussion approfondie au sein du Comité consultatif des chemins de fer : par un arrêté du 12 mars 1883, le Ministre des travaux publics, visant l'article 53 et s'appuyant sur la faculté qui lui concède cet article, a accordé un délai de faveur aux camionneurs de la Compagnie pour l'introduction dans les gares des marchandises déposées aux bureaux de ville.

Par la généralité de ses termes, l'article 53 s'applique à tous les traités avec les entreprises de transport. Si l'on peut contester, au point de vue littéral des textes, son applicabilité aux services exploités par les Compagnies elles-mêmes ou pour leur compte, on ne saurait d'autre part nier que l'intention du législateur ait été de porter obstacle aux abus du monopole et, à moins d'autorisation contraire de l'Administration, de ne conférer aucun privilège légal aux services extérieurs facultatifs, quel que soit l'agent chargé de leur exécution.

4. Traités avec les entreprises de transport par terre ou par eau. — Les traités conclus entre les Compagnies et les entreprises de transport agissant pour leur propre compte stipulent, en général : 1° d'une part, au profit du chemin de fer, des engagements pour les conditions matérielles d'exécution du service ; 2° d'autre part, s'il y a lieu, au profit de la voie de terre ou de la voie d'eau, certains avantages matériels et même des allocations pécuniaires servies par la Compagnie.

Ces traités ayant donné lieu à de nombreux procès et à des dissentiments fréquents entre l'Administration et les Compagnies, il importe de les étudier avec quelques détails.

a. Application de l'article 53 du cahier des charges. — L'article 53 du cahier des charges doit être strictement appliqué à tous les arrangements entre les Compagnies et les entreprises de transport par terre ou par eau.

Sont considérées comme desservant la même route, les entreprises transportant les voyageurs et les marchandises de la même gare aux mêmes localités, alors même que l'une d'elles prolongerait son parcours en empruntant le chemin de fer (Cour de cassation, 28 juin 1851, Cie de Tours à Nantes).

L'article 53, en visant les transports par eau, comprend dans cette dénomination, non seulement la navigation intérieure, mais encore la navigation maritime (Cour de cassation, 27 novembre 1867, Cie du Midi contre Robinson et autres ; — 20 juillet 1869, Robinson et Albrecht contre Cie de P.-L.-M.). Il peut être invoqué pour les transports effectués, même sur navires étrangers, de France en pays étranger ou réciproquement, la contravention étant réputée commise au lieu où est intervenu et s'exécute le contrat passé par la Compagnie contrairement à son cahier des charges (Cour de cassation, 27 novembre 1867).

Les étrangers peuvent s'en prévaloir au même titre que les nationaux (Cour de cassation, 3 juillet 1865, Robinson et Albrecht contre Cie du Midi) ; ils doivent jouir en effet, conformément aux principes du droit des gens, de la protection que la loi assure sans restriction à la liberté des affaires commerciales.

Aucune distinction n'est à faire entre les entreprises existant au moment où les arrangements ont été consentis et celles qui se forment postérieurement : les entreprises de cette dernière catégorie sont fondées à prétendre au bénéfice de l'égalité de traitement, sauf autorisation contraire de l'Administration (Cour de cassation, 9 avril 1863, Gibiat contre Didion et Angelvy ; — 14 août 1863, mêmes parties).

Si les Compagnies ne font pas une situation privilégiée à l'entreprise avec laquelle elles traitent, si elles entendent accorder les mêmes avantages aux entreprises concurrentes qui existeraient déjà ou qui viendraient à se créer, elles n'ont pas besoin de soumettre leurs traités à l'approbation du Ministre, du moins pour couvrir leur responsabilité pénale ou civile (Cour de cassation, 30 juillet 1853, Fauchet contre Renard et Lapeyrière ; — 22 février 1858, Cie du Nord contre Delarsille et Contet-Muiron ; — 26 novembre 1860, Langlois contre Cie de l'Ouest). Ce n'est pas en effet le traité qui constitue l'infraction, mais le refus d'admettre aux mêmes conditions toutes les entreprises desservant la même route (Cour de cassation, 9 avril 1863, Gibiat contre Didion et Angelvy).

Les tiers ne peuvent d'ailleurs prétendre au bénéfice des traités qu'en

se soumettant aux mêmes conditions (Cour de cassation, 26 novembre 1860, Langlois contre Cie de l'Ouest).

Lorsqu'au contraire les Compagnies concèdent un privilège exclusif à une entreprise ou lorsqu'elles refusent de faire bénéficier les autres entreprises des mêmes avantages, elles ne peuvent couvrir leur responsabilité qu'en justifiant d'une décision approbative et explicite de l'Administration supérieure (Voir les arrêts cités ci-après, à propos des sanctions pénale ou civile de la règle d'égalité).

Il faut que cette autorisation soit antérieure au fait dont se plaignent les entrepreneurs lésés par la Compagnie; une autorisation à posteriori ou la mise à exécution d'un traité de faveur avant la décision ministérielle ne pourrait excuser la faute et motiver la relaxe de la Compagnie incriminée (Cour de cassation, 3 février 1855, Bonjour et Verrier contre Degase et Cie d'Orléans). Si donc une Compagnie n'a pas cru devoir soumettre ses arrangements à la sanction du Ministre, parce qu'il n'existait qu'une entreprise lorsquelle a conclu son traité, elle devra se pourvoir d'une autorisation dès que se constitueront des entreprises nouvelles auquelles elle aura l'intention de refuser les mêmes avantages (Cour de cassation, 9 avril 1863, Gibiat contre Didion et Angelvy).

Quand les Compagnies sont nanties d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, dans les termes de l'article 53 du cahier des charges, elles ne peuvent être poursuivies, ni actionnées en dommages-intérêts, par les entreprises exclues du bénéfice des traités (Cour de cassation, 27 décembre 1871, Cie de l'Est contre Guérin). La Cour de cassation a décidé, dans l'espèce qui a fait l'objet de cet arrêt, que l'autorisation pure et simple, sans mention spéciale de l'exclusion des autres entreprises, pouvait être néanmoins considérée comme ayant suffisamment consacré la situation privilégiée de l'entreprise avec laquelle a été conclu le traité.

Mais elle a, peu de temps auparavant, le 15 novembre 1871 (Cie de l'Est contre Dunand), confirmé un arrêt de la cour d'appel de Colmar, qui avait considéré comme ne couvrant pas la responsabilité de la Compagnie une décision approbative rendue sans que l'Administration ait connu l'existence de l'entreprise concurrente. A notre avis, l'autorisation doit consacrer le privilège, soit explicitement, soit par la nature même du traité, pour pouvoir être utilement opposée aux tiers.

Le Ministre est seul juge des décisions par lesquelles il approuve les traités ou refuse, soit d'en faire bénéficier d'autres entreprises, soit de rapporter une autorisation antérieure; les tiers ne sont pas admis à soumettre ces décisions à la censure du Conseil d'État (Décrets au contentieux du 31 mars 1864, Gibiat, et du 27 mai 1865, Rose et Pottier).

Aucune formalité préalable de publicité n'est exigée par les lois et règlements.

b. Nécessité de l'autorisation préalable au point de vue administratif. — Nous venons de voir qu'au point de vue de leurs rapports avec les entreprises de transport, les Compagnies pouvaient mettre leurs traités en vigueur, lorsqu'elles n'entendaient pas faire une situation privilégiée à l'une de ces entreprises.

En est-il de même au point de vue des rapports entre l'État et les Compagnies ?

Tout d'abord, il importe de mettre hors de discussion le droit incontestable qu'a l'Administration de se faire communiquer le texte des traités de toute nature relatifs aux services extérieurs, afin d'exercer utilement ses attributions de contrôle et de surveillance et de vérifier en particulier que les prescriptions de l'article 53 du cahier des charges sont strictement observées.

Mais il y a plus. L'article 12 des décrets de 1863 et de 1868, portant règlement d'administration publique sur les justifications financières à fournir par les Compagnies dotées de la garantie d'intérêt, exclut des frais annuels d'entretien et d'exploitation les dépenses afférentes aux établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer. Sans appliquer judaïquement cette disposition, sans contester que des services de correspondance ou de réexpédition puissent présenter une utilité assez directe pour justifier de la part des Compagnies des subsides imputables au compte de la garantie d'intérêt, les Commissions de vérification des comptes, gardiennes des intérêts du Trésor, se sont toujours montrées assez réservées dans l'admission des dépenses de cette nature et ont considéré l'approbation préalable par le Ministre comme la forme la meilleure de la constatation de l'intérêt que les traités pouvaient présenter pour l'exploitation du chemin de fer.

L'imputation au compte de garantie a même été expressément subordonnée à l'autorisation préalable du Ministre des travaux publics par plusieurs des conventions conclues en 1875 et 1883 entre l'État et les grandes Compagnies, en ce qui concerne les correspondances par terre et par eau (1) :

Nord. — Convention des 5 juin-20 novembre 1883, art. 10.

Est. — Convention du 31 décembre 1875, art. 17.

(1) L'expression de « correspondance » a un sens générique et comprend notamment la réexpédition.

Ouest. — Convention du 31 décembre 1875, art. 11.
Convention des 17 juillet-20 novembre 1883, art. 9.
P.-L.-M. — Convention des 26 mai-20 novembre 1883, art. 10.
Midi. — Convention des 9 juin-20 novembre 1883, art. 16.

La convention des 28 juin-20 novembre 1883 avec la Compagnie d'Orléans, tout en mentionnant les subventions aux correspondances par voie de terre ou par voie d'eau parmi les dépenses d'exploitation, ne prévoit pas explicitement l'autorisation préalable du Ministre; cependant il est difficile d'admettre que l'intention commune des parties contractantes ait été de placer le réseau d'Orléans sous un régime spécial (1).

Quant aux dépenses qu'assument les Compagnies pour leurs correspondances par voie de fer, les conventions du 31 décembre 1875 avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest en subordonnaient l'imputation à un décret délibéré en Conseil d'État. Depuis 1883, l'intervention du législateur est indispensable. En effet, les lois du 20 novembre 1883, approbatives des conventions avec les six grandes Compagnies, contiennent la disposition suivante : « Tout nouveau traité engageant le concours financier de la « Compagnie de.... dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées « ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi. »

c. Principes suivis par l'administration dans l'examen des traités. — L'application de l'article 53 du cahier des charges soulève des questions fort complexes et fort délicates et ne saurait se prêter à des règles absolues.

Des règles de cette nature peuvent bien se formuler en théorie. Mais, quand on passe à la pratique, il faut souvent les faire fléchir devant des considérations d'espèce, devant des raisons d'ordre national, devant des motifs tirés de la concurrence contre la navigation et le commerce étranger.

Sous le bénéfice de cette observation, voici les principes dont le Comité consultatif des chemins de fer et l'Administration cherchent à s'écarter aussi peu que possible.

1. Les privilèges ne sont admis qu'en cas de nécessité. Toutes les fois qu'il n'y a pas d'obstacle à la conclusion de traités dont le bénéfice demeure acquis aux entreprises concurrentes, l'Administration doit tenir et tient la main à ce qu'il ne soit pas porté atteinte à la liberté commerciale et à l'égalité de situation des concurrents.

Si, par exemple, une Compagnie de chemins de fer accorde une prime par unité de trafic que lui apporte une société de navigation, il convient

(1) En Algérie, le Gouverneur général exerce par délégation les pouvoirs du Ministre (Décret du 19 mai 1882).

de faire profiter de cette prime toutes les sociétés françaises similaires qui satisfont aux conditions requises pour assurer le service.

On comprend, en effet, tous les abus que provoquerait une action trop directe du monopole des Compagnies dans l'exploitation des autres moyens de transport, surtout avec l'appui et le concours financier de l'État.

2. Les services de correspondance doivent amener au chemin de fer ou emmener tous les voyageurs, quels que soient leur destination ou leur point de départ.

Les services de réexpédition doivent se charger, dans les deux sens, de toutes les marchandises sans aucune distinction, quelle que soit leur destination ou leur provenance sur le réseau et aussi quelle que soit leur nature. Ainsi l'Administration a refusé de considérer comme un traité de réexpédition un arrangement conclu entre une Compagnie de chemin de fer et une société de navigation, pour le transport d'une marchandise déterminée. En ne se conformant pas à ce principe, le Ministre s'exposerait, non seulement à commettre des iniquités, mais encore à consacrer de véritables traités particuliers au profit de certains expéditeurs.

3. Les avantages faits directement ou indirectement aux voyageurs ou aux marchandises doivent être, en général, indépendants de leur provenance ou de leur destination sur le réseau.

C'est ainsi, par exemple, que l'exequatur devrait être refusé, sauf circonstance exceptionnelle, à un traité qui assurerait le transport gratuit ou accorderait une réduction exceptionnelle, entre une gare et une localité en correspondance, aux voyageurs venant d'une autre gare déterminée ou s'y rendant. Nous avons eu sous les yeux des projets d'arrangements de cette nature, dont l'objet était certainement de tuer des entreprises de voitures en concurrence avec la voie ferrée : l'itinéraire mixte par rails et par terre étant sensiblement plus long que l'itinéraire direct par route, la Compagnie cherchait à compenser ce désavantage par une réduction considérable des taxes; elle voulait instituer, à cet effet et sous une forme déguisée, des tarifs de provenance ou de destination, et nous avons vu que, sans être en eux-mêmes illicites, les tarifs de cette nature ont presque toujours été proscrits par l'Administration.

4. Même quand la règle de l'égalité de traitement doit souffrir des exceptions, il importe que les privilèges soient restreints dans de justes limites, de manière à ne pas attribuer à l'entreprise qui en profite un monopole exclusif.

d. Instruction préparatoire. — L'approbation et la mise en vigueur

des traités ne sont soumises, au point de vue légal, à aucune formalité préalable d'enquête, d'affichage ou de publication.

L'Administration est libre d'adopter le mode et les mesures d'instruction qu'elle juge appropriés à l'espèce.

Elle peut, si elle le croit utile, consulter les Chambres de commerce.

Aux termes de l'instruction ministérielle du 16 mai 1887, les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale adressent directement au Ministre leurs rapports sur les propositions des Compagnies tendant à l'application des traités de factage, de camionnage et de réexpédition; l'inspecteur général n'est appelé à émettre un avis que si l'Administration centrale le juge opportun.

Le Comité consultatif des chemins de fer intervient dans l'instruction, lorsque les traités présentent quelque importance ou soulèvent des questions de principe.

A peine est-il nécessaire d'ajouter que, si les arrangements conclus avec les entreprises de correspondance devaient aboutir à une réduction des taxes sur le chemin de fer, à l'inscription de tarifs spéciaux au livret, toutes les formalités préalables à l'homologation devraient être accomplies (Art. 44 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).

c. Forme des subsides accordés par les compagnies aux entreprises de correspondance ou de réexpédition. — Les subsides accordés par les Compagnies aux entreprises de correspondance ou de réexpédition affectent des formes très diverses.

Tantôt c'est une subvention fixe, annuelle ou mensuelle, ou une garantie de recette; tantôt c'est une prime par unité de trafic remise au chemin de fer ou transmise par lui au correspondant; tantôt c'est une réduction de tarif directe ou par voie de détaxe; tantôt ce sont certaines facilités matérielles, notamment pour le remisage des chevaux et des voitures; tantôt enfin, c'est une combinaison de ces différents modes de subsides.

Le subside sous forme de subvention fixe ou de garantie de recette ne nécessite aucune explication. Il est très usité, surtout pour les correspondances par terre.

La prime par unité de trafic est très rationnelle, puisqu'elle rémunère l'entreprise de correspondance en proportion de ses services. En fait, elle équivaut à une réduction de la taxe sur le chemin de fer, puisque la Compagnie prélève, pour chaque voyageur ou chaque tonne de marchandise, une certaine somme sur le montant de sa perception, pour la verser entre les mains du correspondant. Mais, en droit, il y a une nuance

sensible entre les deux manières de procéder (Cour de cassation, 30 juillet 1853, Fauchet contre Cie de l'Ouest; — 17 novembre 1869, Cies de l'Ouest, de l'Est et du Nord contre Contet-Muiron). Aussi croyons-nous que l'allocation des primes de cette nature n'est pas nécessairement soumise aux règles en vigueur pour l'homologation des taxes, ce qui n'empêche pas l'Administration, maîtresse de la procédure d'instruction, de se conformer à ces règles, si elle croit nécessaire de le faire (1).

Le subside sous forme de réduction de tarif, par voie de détaxe ou autrement, est-il légal? Ne constitue-t-il pas un traité particulier prohibé par l'article 48 du cahier des charges? Son illégalité n'est pas douteuse, s'il est stipulé au profit d'un seul entrepreneur (Voir les arrêts de la Cour de cassation du 10 janvier 1849, Cie du Gard contre Bimard, et du 28 juin 1851, Cie de Tours à Nantes). Cette illégalité ne saurait être couverte par une autorisation administrative. Lorqu'au lieu d'être consenti au profit d'une entreprise unique le subside est consenti en faveur de tous les voyageurs en provenance ou à destination d'un point déterminé, il prend le caractère d'un tarif de provenance ou de destination. Il peut être légal, lorsqu'il a été dûment homologué par le Ministre des travaux publics (Cour de cassation, 11 août 1864, Defert contre Cie de P.-L.-M.); mais, comme nous l'avons déjà fait remarquer, l'Administration n'a jamais donné son exequatur aux tarifs de cette nature que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles et pour des raisons d'ordre supérieur, par exemple au profit des laines d'Australie qui sont débarquées à Marseille et dont le transport devait être disputé aux entreprises de navigation et aux ports étrangers.

Les Compagnies et l'Administration n'ont pas davantage un pouvoir illimité, en ce qui concerne les avantages matériels faits aux entreprises de correspondance pour l'usage des gares. Nous ne pouvons que renvoyer sur ce point aux indications du tome III, page 655, sur la police des cours des gares et stations.

Quelle que soit la forme adoptée pour le subside, il doit avoir pour corollaire certains avantages et certains engagements consentis par l'entrepreneur ; l'Administration a refusé de sanctionner l'allocation pure et simple d'une subvention à une société de navigation maritime.

5. **Sanction pénale et sanction civile de l'article 53 du cahier des charges.** — *a.* Sanction pénale. — Aux termes de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, les infractions à la règle d'égalité, sans autorisation spé-

(1) La Cour de cassation a jugé, le 16 novembre 1871 (Cie de l'Est contre Dunand), que la prime devait être homologuée dans les conditions prévues par l'article 48 du cahier des charges. Comme M. Lamé Fleury, nous croyons qu'elle s'est trompée.

ciale de l'Administration, sont punies des peines édictées par l'article 419 du Code pénal pour la répression du délit de coalition, c'est-à-dire d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 fr. à 10 000 fr. (sauf application de l'article 463 du Code pénal sur les circonstances atténuantes).

L'autorité judiciaire a prononcé plusieurs condamnations correctionnelles pour violation de l'article 53 du cahier des charges (Voir les arrêts de la Cour de cassation des 28 juin 1851, Cie de Tours à Nantes, réduction de tarifs au profit d'une entreprise;—3 février 1855, Bonjour et Verrier contre Degase et Cie d'Orléans, privilège non autorisé par l'Administration;— 9 avril 1863, Gibiat contre Cie d'Orléans et Angelvy; — 14 août 1863, mêmes parties, garantie de minimum de recette refusée sans autorisation à un tiers.

On pourra consulter aussi les arrêts suivants de la Cour de cassation, bien qu'ils concernent des espèces où il y a eu, soit relaxe, soit rejet de la demande en indemnité : 30 juillet 1853 (Fauchet contre Renard et Lapeyrière); — 20 juillet 1869 (Robinson et Albrecht contre Cie du Midi).

b. Sanction civile. — Les entrepreneurs de transport, qui ont subi un préjudice par le fait du privilège indûment concédé à l'un de leurs concurrents, peuvent en poursuivre la réparation civile (Cour de cassation, 30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas : facilités indues données au camionneur libre de la Compagnie, pour l'introduction dans la cour en dehors des heures d'ouverture normale ; — 3 juillet 1865, Robinson et Albrecht contre Cie du Midi : traité de faveur fait avec une entreprise de transport ; — 18 juin 1867, Cie du Midi et Cie méridionale de navigation contre Frespuech fils : avantages à une société de navigation organisée sur le canal du Midi; — 27 novembre 1867, Cie du Midi contre Robinson et consorts : traité avec une société de navigation maritime ; — 20 juillet 1869, Robinson et Albrecht contre Cie du Midi : espèce semblable; — 17 novembre 1869, Cies de l'Ouest, de l'Est et du Nord contre Contet-Muiron et autres : réduction de taxes accordée à un camionneur qui agissait, non en cette qualité, mais comme commissionnaire traitant à forfait avec les expéditeurs; — 18 janvier 1870, Cie de l'Ouest contre Morice et Cie : refus injustifié de délivrance de bagages à un entrepreneur nanti des bulletins des voyageurs; — 15 novembre 1871, Cie de l'Est contre Dunand : prime par unité de trafic concédée à un entrepreneur de transport; — 21 juin 1882, Cie du Midi contre Abribat et consorts : réception de colis déposés dans des bureaux de ville, en dehors des heures normales d'ouverture de la gare ; — 22 août 1883, Cie de P.-L.-M. contre Marcet et autres : fait analogue et réduction sur les tarifs approuvés pour le factage et le camionnage).

L'action civile naissant d'un délit de nature à être puni correctionnellement se prescrit par trois années (Art. 638 du Code d'instruction criminelle).

c. Compétence de l'autorité judiciaire. — L'autorité judiciaire est compétente pour connaître des litiges entre les entrepreneurs de transports et les Compagnies, au sujet de l'article 53 du cahier des charges ; il s'agit en effet d'un débat d'intérêt privé sur l'exécution du contrat de concession (Cour de cassation, 30 mars 1863, Cie de P.-L.-M. contre Desplas).

6. Observations sur les tarifs communs entre les Compagnies et les entreprises de correspondance. — Les traités proprement dits de correspondance et de réexpédition ne constituent pas pour les Compagnies le seul moyen de prolonger leur service au delà du chemin de fer.

Les Compagnies peuvent aussi concerter avec les entreprises de transport par terre ou par eau des tarifs communs, pour le transport des voyageurs ou des marchandises entre deux points déterminés.

Certains auteurs ont contesté cette faculté. Suivant eux, il ne peut exister de tarifs, dans le sens du cahier des charges, ailleurs que sur les voies ferrées. D'autre part, l'Administration n'ayant aucune autorité sur les entreprises de transport par terre et par eau, son pouvoir d'homologation ne saurait s'étendre à la partie de la taxe qui ne correspond pas au transport sur rails ; les entreprises de correspondance demeurent libres de modifier à leur gré le montant de leur perception ; cette liberté d'allures est absolument incompatible avec le caractère même des tarifs de chemins de fer, qui sont soumis à des règles étroites et rigoureuses pour leurs modifications.

Quelle que soit la valeur de ces objections, elles n'ont pas prévalu. Tout d'abord, en effet, on pourrait répondre que l'homologation porte exclusivement sur la part de la taxe afférente au chemin de fer. Mais nous allons même plus loin. Aucun texte n'a défini ce que l'on doit entendre par « tarif commun » ; les taxes concertées entre les Compagnies et les entreprises de transport par terre ou par eau forment un tout indivisible, qui doit être homologué et subsister dans son ensemble. La réduction que les Compagnies consentent au grand profit du public, sur leur part de perception, n'a d'autre justification que cette communauté, qui permet d'appliquer aux transports mixtes le principe différentiel en usage pour les transports se faisant exclusivement par rails. Rien n'empêche les Compagnies d'insérer, dans leurs traités avec les entreprises de correspondance, une clause soumettant ces dernières aux règles édictées par l'ordonnance du 15 novembre 1846 et le cahier des charges pour la

mise en vigueur et le délai minimum d'application des taxes; bien que libres, ces entreprises, en s'associant aux Compagnies, peuvent aliéner une partie de leur liberté et subir le même régime qu'elles. Rien ne s'oppose à ce que l'Administration en fasse l'une des conditions de la décision approbative. Sans examiner si une clause de cette nature aurait une sanction pénale au regard des entreprises de correspondance, on ne peut nier qu'elle aurait au moins une sanction civile, puisque la Compagnie pourrait, le cas échéant, poursuivre la réparation du préjudice que lui aurait causé la violation du contrat Nous reconnaissons volontiers que la règle ne pourrait être sans exception, notamment pour les tarifs internationaux, et que nous ne pouvons avoir la prétention d'imposer nos règlements aux Administrations étrangères, pas plus que nous n'autoriserions une Compagnie à se soumettre aux leurs. Mais de ce que la communauté de tarifs ne se concilie pas toujours avec la rigueur des dispositions qui régissent ordinairement les tarifs de chemins de fer, il ne s'ensuit pas qu'on doive lui refuser tout état civil.

Au surplus, il suffit d'ouvrir le recueil Chaix pour voir de nombreux tarifs communs concertés entre les Compagnies de chemins de fer et des sociétés de navigation. L'Administration, soucieuse de ne pas constituer de monopoles injustifiés, exige maintenant, en général, l'insertion dans ces tarifs d'une clause qui permet aux autres sociétés françaises de navigation d'en bénéficier, à charge par elles de se conformer aux mêmes conditions (Voir notamment les tarifs communs concertés entre la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, la Compagnie du Midi, et des sociétés de navigation maritime, pour l'importation des laines d'Algérie et des vins d'Italie, d'Algérie et d'Espagne).

La forme du tarif commun a l'avantage de se prêter plus facilement que celle des traités de réexpédition à certains transports déterminés, d'être par exemple applicable à une marchandise unique, aux relations entre une colonie ou une localité étrangère et un point du territoire français. Elle permet de faire ce qui serait inconciliable ou peu compatible avec les principes généraux précédemment exposés, en matière de traités conclus conformément à l'article 53 du cahier des charges. Elle a aussi pour le public le mérite de mieux assurer la fixité des taxes et de rendre obligatoires les mesures d'instruction auxquelles sont nécessairement soumises les propositions de tarifs de chemins de fer.

7. Obligations des Compagnies vis-à-vis des voyageurs ou des expéditeurs, pour les services extérieurs exploités par elles ou ayant fait l'objet, soit de traités, soit de tarifs communs. — L'éten-

due des obligations que contractent les Compagnies, soit par elles-mêmes, soit par leurs correspondants, à l'égard des expéditeurs ou des destinataires, est déterminée dans chaque cas particulier par les dispositions revêtues de l'approbation ministérielle. Aussi nous bornerons-nous à quelques indications générales.

a. — Nous avons vu précédemment que, lorsque les Compagnies organisent et exploitent elles-mêmes des services extérieurs, la Cour de cassation ne les considère pas, en principe, comme obligées d'en faire bénéficier tous les voyageurs ou tous les expéditeurs. Cette doctrine, qui d'ailleurs ne s'est manifestée que dans un arrêt, nous paraît contestable. Le principe de l'égalité de traitement, qui domine toute la réglementation des chemins de fer, doit, selon nous, s'étendre même aux services facultatifs, quand les Compagnies ont cru devoir les adjoindre à leur exploitation principale.

La même règle doit s'appliquer, en cas de communauté de tarif.

Quand il n'existe que des traités de correspondance ou de réexpédition, la Compagnie a encore le devoir, en ce qui la concerne, de ne point accorder de faveurs à tel ou tel voyageur, non plus qu'à tel ou tel expéditeur de marchandises.

L'interdiction des privilèges s'attache nécessairement à toutes les opérations des Compagnies de chemin de fer.

b. — On ne saurait exiger des Compagnies, même lorsqu'elles exploitent elles-mêmes les services extérieurs, qu'elles aient un matériel suffisant pour faire face à tous les besoins.

De ce qu'elles offrent au public certaines facilités pour les communications en dehors de la voie ferrée, il ne s'ensuit pas qu'elles puissent être recherchées au cas où des circonstances indépendantes de leur fait viendraient à empêcher des voyageurs ou des expéditeurs d'en bénéficier. Le tribunal de commerce de Nantes a statué en ce sens, le 2 février 1881, à propos d'une instance introduite par un voyageur qui n'avait pu prendre place dans un omnibus des chemins de fer de l'État (du Verne contre Administration des chemins de fer de l'État). Les Compagnies ne jouissant pas d'un monopole pour les services extérieurs, les raisons qui ont déterminé le législateur et l'Administration à leur imposer des obligations rigoureuses pour les transports sur la voie ferrée ne s'appliquent pas à ces services.

c. — Dans la plupart des cas, les Compagnies ne se lient par aucune stipulation de délai pour les transports de marchandises en dehors du chemin de fer.

Si des difficultés surgissent à ce sujet, l'autorité judiciaire apprécie suivant les circonstances de fait.

8. **Caractère facultatif des services extérieurs pour les destinataires.** — Nous avons vu, page 702, que l'article 52 du cahier des charges réserve expressément au destinataire le droit de faire lui-même le factage et le camionnage des marchandises de la gare d'arrivée à son domicile et que la Cour de cassation lui a reconnu ce droit, même quand l'expéditeur avait fait son envoi à domicile.

La même faculté existe-t-elle pour les services extérieurs non obligatoires ? La question ne se pose évidemment que pour le cas où l'expéditeur a traité avec la Compagnie de transport jusqu'à la localité desservie par le service de correspondance. Elle a été résolue affirmativement par plusieurs auteurs, dont l'avis nous paraît justifié.

Nous ne pouvons que renvoyer aux raisons développées, page 702.

Toutefois, il y a lieu de remarquer que, si l'expédition a été faite en port dû au prix d'un tarif commun indivisible, le destinataire perdra le bénéfice de la réduction que lui assurait ce tarif pour le transport sur rails et devra payer le plein de la taxe applicable aux relations entre la gare de départ et la gare d'arrivée.

9. **Règles de police étrangères à l'exploitation des chemins de fer.** — Les Compagnies ou leurs correspondants sont soumis, pour leurs services extérieurs, à des règles de police générale ou municipale étrangères à l'exploitation des chemins de fer. Ce serait sortir du sujet que d'indiquer ces règles.

Il suffira de signaler incidemment et pour mémoire deux arrêts de la Cour de cassation : 1° l'un, du 19 août 1859 (Py et Besson), reconnaissant légal et obligatoire un arrêté préfectoral qui réglementait la circulation des voitures; 2° l'autre, du 1er août 1884 (Marceau), statuant de même pour une ordonnance du préfet de police qui réglementait le service des omnibus entre la gare de Saint-Lazare et la gare de Vincennes et interdisait le transport des voyageurs ne venant pas des gares ou ne s'y rendant pas.

Nous mentionnons encore un arrêt de la cour de Paris, du 3 juillet 1874 (ville de Paris contre Cie d'Orléans), déniant à la ville de Paris le droit de percevoir des taxes sur les omnibus de la Compagnie qui ne stationnaient pas sur la voie publique dans des emplacements spéciaux.

CHAPITRE II

DROITS ET OBLIGATIONS RÉCIPROQUES

DES COMPAGNIES POUR LES RÉSEAUX S'EMBRANCHANT LES UNS SUR LES AUTRES

1. Droit du Gouvernement pour la concession des lignes d'embranchement. — Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, l'article 61 du cahier des charges réserve au Gouvernement le droit de concéder à des tiers des lignes d'embranchement ou de prolongement.

Les Compagnies ne peuvent porter aucun obstacle à l'établissement de ces lignes, ni prétendre à aucune indemnité, pourvu qu'il n'en résulte pour elles aucun empêchement à la circulation, ni aucuns frais particuliers.

2. Droits et obligations réciproques des Compagnies pour la circulation de leur matériel. — *a.* Règles générales. — En fixant les taxes maxima, l'article 42 du cahier des charges les divise en droits de péage et prix de transport; seuls, les droits de péage peuvent être perçus, quand la Compagnie concessionnaire n'effectue pas elle-même les transports, à ses frais et par ses propres moyens.

Aux termes de l'article 61, les Compagnies d'embranchement ou de prolongement ont la faculté de circulation, pour leurs voitures, wagons et machines, moyennant le paiement de ces droits et l'observation des règlements de police et de service. Les Compagnies sur lesquelles elles s'embranchent ont une faculté réciproque.

Dans le cas où les Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles (1).

Les Compagnies peuvent être assujetties, par des décrets rendus pour l'exploitation des chemins d'embranchement ou de prolongement, à faire bénéficier ces chemins d'une réduction de péage de 10,

(1) Pour les chemins de fer d'intérêt local, la décision appartient, non au Gouvernement, mais au Ministre des travaux publics.

15, 20 et 25 %, suivant que leur longueur n'excède pas 100 kilomètres, est comprise entre 100 et 200 ou entre 200 et 300 kilomètres, ou excède 300 kilomètres. On a critiqué cette différentiation basée sur la longueur de l'embranchement, et on a soutenu qu'il eût été plus rationnel de régler la décroissance du péage d'après le parcours sur la ligne principale : cette observation peut être fondée ; cependant il ne faut pas perdre de vue qu'en général le trafic apporté à la ligne principale augmente avec la longueur de l'embranchement et qu'à ce point de vue le système du cahier des charges se justifie.

En règle générale, d'après l'article 42 du cahier des charges, la perception a lieu sur un minimum de distance de 6 kilomètres. Mais il a été stipulé, dans la convention du 22 mai 1869 avec la Compagnie du Nord, que le prix du péage ne serait exigible que pour la longueur effective du parcours, tout kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Cette stipulation a été reproduite :

— pour le réseau du Nord, dans les conventions du 15 juin 1872 (Art. 6) et du 31 décembre 1875 (Art. 3) ;

— pour le réseau de l'Est, dans la convention du 17 juin 1873 (Art. 7) ;

— pour les lignes concédées aux Compagnies d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, le 23 mars 1874, par l'article 11 de la loi de cette date ;

— pour les lignes concédées à la Compagnie de l'Ouest le 31 décembre 1875, par l'article 2 de la convention ;

— pour les lignes concédées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée le 31 décembre 1875, par l'article 4 de la convention ;

— pour les lignes concédées à la Compagnie du Midi le 31 décembre 1875, par l'article 5 de la convention ;

— pour le chemin de Grande-Ceinture, par la convention du 4 août 1875 (Art. 3).

Elle est également applicable au réseau d'État (Art. 8 du décret du 25 mai 1878 et art. 61 du cahier des charges annexé à la loi du 4 août 1875), ainsi qu'aux chemins de fer d'intérêt local concédés en vertu de la loi du 11 juin 1880 (Art. 60 du cahier des charges).

Les conventions de 1883 peuvent être interprétées comme l'ayant étendue à l'ensemble des réseaux concédés aux grandes Compagnies.

Conformément à l'article 48 du cahier des charges, en cas d'abaissement des tarifs par la Compagnie, cet abaissement porte proportionnellement sur le droit de péage et le prix de transport.

Lorsqu'une Compagnie veut user du droit de circuler sur les lignes de

la Compagnie à laquelle elle se relie, la somme qu'elle a à payer de ce chef se règle habituellement d'après la longueur du parcours, le nombre de voyageurs ou le poids des marchandises et les taxes en vigueur.

Toutefois, si la somme ainsi calculée était inférieure au droit de péage pour la circulation de la locomotive et du tender considérés comme ne traînant pas de convoi, ce serait ce droit qui devrait être acquitté aux termes du § 3 du tarif inséré à l'article 42 du cahier des charges (Cour de cassation, 26 août 1874, Cie des Dombes contre Cie du Rhône).

Dans ce cas, y a-t-il une distinction à établir suivant que le train marche ou non à la vitesse des convois de voyageurs ? La Cour de cassation l'a jugé, le 26 août 1874 ; elle a appliqué la disposition suivante du tarif concernant les voitures et le matériel roulant : « Lorsque, sur la « demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des « trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. » Mais cette disposition vise exclusivement le transport des voitures sur truck : il suffit pour s'en convaincre de remarquer que les clauses du tarif autorisent alors le voyage gratuit d'un nombre déterminé de personnes dans chacune des voitures et imposent aux voyageurs en excédent le tarif de la 2e classe.

Quand la taxe est ainsi établie comme si la locomotive ne remorquait pas de train, les voitures ou wagons sont affranchis de toute rétribution (Même arrêt).

b. Dispositions spéciales. — Les Compagnies n'usent que rarement du droit qui leur est réservé de faire circuler leurs trains sur le réseau des Compagnies voisines. Elles ne sortent guère des limites de leur propre concession, si ce n'est pour des troncs communs de peu de longueur.

Il convient en effet de remarquer que l'article 61 du cahier des charges ne leur confère qu'une faculté de circulation, laisse à leur compte les installations de gares et les dépenses de l'exploitation, autres que celles d'entretien des voies principales ou des voies de garage en cas de croisement des trains, et ne leur permet pas de faire un service local entre le point d'embranchement et le point extrême de destination ou de départ des trains. La coexistence sur une même ligne de deux services relevant d'Administrations différentes n'est point d'ailleurs sans présenter des inconvénients et même des dangers. Enfin le droit de péage fixé par le cahier des charges est relativement élevé, puisqu'il représente pour les voyageurs les 2/3 et pour les marchandises les 3/5 environ de la taxe totale. Le cas échéant, les Compagnies règlent presque toujours leurs rapports sur les sections communes par des conventions spéciales, qui déterminent

non seulement le taux effectif du péage ramené à une proportion moindre, mais encore les dispositions concernant la création et l'exploitation des gares communes.

On en trouvera un exemple dans la convention passée le 23 septembre 1875 entre les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans et approuvée par décret du 3 décembre 1875, ainsi que dans les arrangements complémentaires intervenus entre les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée et approuvés par décret du 11 novembre 1881, au sujet de l'exploitation du chemin de fer de Grande-Ceinture. Le texte de ces contrats est reproduit in extenso dans le tome IV de notre Étude historique sur les chemins de fer français.

Un autre exemple, bien connu aujourd'hui, est celui des dispositions insérées dans la convention du 20 novembre 1883 avec la Compagnie de l'Ouest, pour la circulation des trains du réseau d'État entre Chartres et Paris (gare Montparnasse et Vaugirard) : l'État paie à la Compagnie un droit de péage réduit aux 4/10 de la recette brute réalisée sur le parcours de cette section; il est affranchi de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris, mais conserve la charge des dépenses relatives à ses installations de traction.

Des arrangements de détail, sur lesquels nous n'avons pas à insister, sont intervenues depuis pour régler l'exécution des contrats de 1883. L'Administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie de l'Ouest se prêtent un mutuel concours pour assurer au mieux de l'intérêt public le service entre Chartres et Paris. Les trains de l'État concourent au service local, pour le compte de la Compagnie de l'Ouest. Quand des trains de l'Ouest sont en correspondance avec des trains de l'État ayant leur origine ou leur terminus à Chartres, la Compagnie admet, pour le compte de l'Administration des chemins de fer de l'État, les voyageurs munis de billets directs entre les au delà de Chartres et Paris-Montparnasse. Celle des deux Administrations qui effectue par ses trains des transports appartenant à l'autre Administration prélève une quote-part de la recette fixée à 20 % pour les voyageurs, 25 % pour les excédents de bagages et la messagerie, et 30 % pour les marchandises à petite vitesse. La Compagnie de l'Ouest perçoit le péage de 40 %, non seulement sur la recette des trains du réseau d'État, mais encore sur les voyageurs qu'elle transporte entre ce réseau et Paris.

L'État a conclu des arrangements analogues avec la Compagnie d'Orléans, pour la circulation des trains de son réseau entre Tours et Paris.

3. **Droits et obligations réciproques des Compagnies pour les**

gares communes. — Lorsque deux chemins de fer s'embranchent l'un sur l'autre, il y a, dans la plupart des cas, économie de construction et d'exploitation et avantage pour le public à ce que les échanges de trafic se fassent dans une gare commune.

Aussi l'Administration a-t-elle eu soin, dès 1844, d'insérer dans les actes de concession des clauses ayant pour objet d'assurer cette communauté.

Voici la nomenclature des documents à consulter pour la période antérieure aux cahiers des charges de 1857-1859 :

DÉSIGNATION DES CONCESSIONS	DATES DES LOIS ORDONNANCES ET DÉCRETS	TEXTES A CONSULTER
Concession du chemin d'Amiens à Boulogne	Ordonnance du 9 sept. 1844	Art. 7 du cahier des charges
Concession du chemin de Montereau à Troyes.....	— du 14 déc. 1844	Art. 7 — —
Concession du chemin de Paris à la frontière de Belgique.	Loi du 15 juillet 1845	Art. 4 du cahier des charges A et art. 7 des cahiers des charges B et C.
Concession des chemins de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon.....	Loi du 16 juillet 1845	Art. 7 du cahier des charges A
Concession des chemins de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg.....	Loi du 19 juillet 1845	Art. 2 des cahiers des charges A et B.
Concession du chemin de l'Ouest.....	Loi du 21 juin 1846	Art. 6 du cahier des charges A Art. 37 et 90 du cahier des charges B. Art. 6 du traité du 4 février 1845 entre les deux Compagnies de Versailles et art. 6 du traité du 15 avril 1846. Dispositions diverses d'autres traités des mêmes dates.
Concession du chemin de Lyon à Avignon.....	Loi du 1er décembre 1851	Art. 6 du cahier des charges
Concession du chemin de Paris à Lyon.....	Décret du 5 janvier 1852	Art. 14 et 67 —
Concession du chemin de Dijon à Besançon.....	Décret du 12 février 1852	Art. 57 —
Concession du chemin de Dôle à Salins.....	Décret du 12 février 1852	Art. 56 —
Concession du chemin de Strasbourg à Wissembourg	Décret du 19 février 1852	Art. 58 —
Concession du chemin de Paris à Strasbourg	Décret du 25 mars 1852	Art. 8 de la convention.
Concession des chemins de Bordeaux à Cette et à Bayonne.....	Loi du 8 juillet 1852	Art. 3 et 55 du cahier des charges.
Concession des chemins de Paris à Cherbourg et de Mézidon au Mans.....	id.	Art. 16 du cahier des charges A et art. 11 du cahier charges B.
Concession du chemin de Clermont-Ferrand à Lempdes, etc.....	Décret du 21 avril 1853	Art. 55 du cahier des charges
Concession du chemin de Lyon à Genève.....	Loi du 10 juin 1853	Art. 61 — —
Concession du chemin du Rhône à la Loire.....	id.	Art. 56 — —
Concession de la ligne des Ardennes.....	Décret du 20 juillet 1853	Art. 57 — —
Concession du chemin de Besançon à Belfort.....	Décret du 17 août 1853	Art. 4 — —
Concession du chemin de Paris à Mulhouse.....	id.	Art. 57 — —

Les formules employées par l'auteur des cahiers des charges ou des conventions étaient extrêmement diverses; celle qui se reproduisait le plus souvent était la suivante : « La redevance à payer par la Compagnie d'em- « branchement et les conditions de l'usage commun seront réglées par « l'Administration supérieure. »

Tantôt la stipulation s'appliquait exclusivement à des gares déterminées; tantôt elle prenait un caractère général et s'étendait aux Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires de nouveaux chemins d'embranchement : tel était par exemple le cas pour les actes de concession des lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon (Loi du 16 juillet 1845), de Lyon à Avignon (1er décembre 1851), de Dijon à Besançon (12 février 1852), de Dôle à Salins (12 février 1852), de Paris à Strasbourg (25 mars 1852), de Bordeaux à Cette (8 juillet 1852), de Paris à Cherbourg et de Mézidon au Mans (8 juillet 1852), de Clermond-Ferrand à Lempdes (21 avril 1853), de Lyon à Genève (10 juin 1853), du Rhône à la Loire (10 juin 1853), des Ardennes (20 juillet 1853), de Besançon à Belfort (17 août 1853), de Paris à Mulhouse (17 août 1853).

Il eût été naturel de profiter de la formation des grands réseaux et de l'unification des cahiers des charges, en 1857-1859, pour persévérer dans la voie où l'on était entré et insérer dans le nouveau texte une disposition générale affirmant la règle de la communauté des gares d'embranchement et fixant la compétence, en cas de contestation entre les Compagnies. Cependant on n'en fit rien ; le cahier des charges resta muet sur la question de principe. On se borna à des stipulations concernant exclusivement des gares déterminées (Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée : art. 61 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857. Réseau du Nord : art. 3 de la convention annexée au décret du 26 juin 1857. — Réseau de l'Ouest : art. 1er de la convention annexée au décret du 11 juin 1859).

Les inconvénients de cette lacune ne tardèrent pas à se manifester.

Lors de la concession des chemins d'Orléans à Châlons-sur-Marne (Décret du 14 juin 1864), de Valenciennes à Lille (Décret du 11 juillet 1864), et de Sathonay à Bourg (Décret du 25 juillet 1864), l'article 61 du cahier des charges fut complété par le paragraphe suivant : « La Compagnie sera « tenue, si l'Administration le juge convenable, de partager l'usage des sta- « tions établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les « Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits « chemins. » Cette clause fut reproduite dans plusieurs actes ultérieurs, relatifs à des lignes secondaires.

La disposition que voici fut insérée à l'article 4 de la convention du 22 mai 1869 avec la Compagnie du Nord : « Dans le cas où le service des « chemins de fer concédés antérieurement à la présente convention ou des

« chemins dont la concession est actuellement soumise au Corps législatif « devrait être établi dans les gares appartenant à la Compagnie du Nord, « la redevance à payer à la Compagnie du Nord sera réglée, d'un commun « accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, « par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice « de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les « deux Compagnies entendues. »

Dans le cahier des charges des concessions de la ligne de Lérouville à Sedan (Décret du 7 avril 1869), du Nord-Est (Décret du 22 mai 1869) et de Clermont à Tulle (Décret du 30 avril 1870), la rédaction fut modifiée ainsi qu'il suit : « La Compagnie sera tenue, si l'Administration le juge « convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des « chemins de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient « ultérieurement concessionnaires desdits chemins. — En cas de diffi- « cultés entre les Compagnies pour l'application de cette clause, il sera « statué par le Gouvernement. »

La disposition de l'article 4 de la convention du 22 mai 1869 avec la Compagnie du Nord fut reproduite ainsi dans l'article 6 de la convention du 15 juin 1872 avec la même Compagnie : « Dans le cas où le service « des chemins de fer d'embranchement (existant ou à créer) devrait être « établi dans les gares appartenant à la Compagnie du Nord, la redevance « à payer à la Compagnie du Nord sera réglée d'un commun accord entre « les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'ar- « bitrage. — En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage « commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Com- « pagnies entendues. »

Elle prit place, sous cette dernière forme, dans la convention du 17 juin 1873 avec la Compagnie de l'Est (Art. 7).

Le législateur en fit l'objet de l'article 11 de la loi du 23 mars 1874, mais seulement pour les embranchements qui auraient à se greffer sur les lignes concédées par cette loi aux Compagnies d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi.

Elle devint depuis une clause de style. On la retrouve, notamment, soit en termes explicites, soit en termes implicites :

— pour les lignes nouvelles concédées à la Compagnie de l'Ouest, le 31 décembre 1875 (Art. 2 de la convention);

— pour les lignes concédées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, le 31 décembre 1875 (Art. 4 de la convention);

— pour les lignes concédées à la Compagnie du Midi, le 31 décembre 1875 (Art. 5 de la convention);

— pour le chemin de Grande-Ceinture (Art. 3 de la convention).

Les conventions de 1883 peuvent être interprétées comme l'ayant étendue à l'ensemble des réseaux concédés aux grandes Compagnies.

Elle est également applicable aux chemins de fer de l'État (Art. 61 du cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 et article 8 du décret du 25 mai 1878 (1).

Le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local, concédés en vertu de la loi du 11 juin 1880, détermine ainsi les obligations et les droits des concessionnaires : « Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité « compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies « à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les Compagnies « qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins. Il « sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage « desdites gares, et les redevances à payer par les Compagnies nouvelles « seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage. — En cas « de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, « il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir : par le Préfet, si les « deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département; « par le Ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même dé- « partement, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général. »

Quel serait le droit du Ministre des travaux publics pour les gares de jonction à établir sur les lignes qui ne sont pas soumises à la stipulation précédemment indiquée ? La question a été controversée.

En 1863, le Conseil général des ponts et chaussées a adopté l'avis d'une Commission qui, s'appuyant sur les articles 9, 33 et 61 du cahier des charges, proclamait le droit du Ministre de prescrire la communauté des gares d'embranchement, même dans le silence des actes de concession. On sait que l'article 9 donne à l'Administration le pouvoir d'arrêter, la Compagnie entendue, le nombre et l'emplacement des gares et stations et de prescrire en la même forme l'augmentation du nombre des voies d'évitement. L'article 33 porte que des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer. Enfin l'article 61 interdit aux Compagnies de mettre aucun obstacle aux embranchements, pourvu qu'il n'en résulte aucun frais particulier pour elles, ni aucun empêche-

(1) Ce cahier des charges, comme plusieurs autres, contient par suite d'une erreur matérielle, outre les dispositions de la convention de 1869 avec la Compagnie du Nord, celles des conventions de 1869 et 1870 avec les Compagnies du Nord-Est, de Lérouville à Sedan et de Clermont à Tulle. Le double emploi résultant de cette erreur a, entre autres inconvénients, celui de faire naître des doutes sur les compétences.

ment pour la circulation; il les oblige à s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes, faute de quoi le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait les mesures nécessaires. L'argument tiré de l'article 33 ne saurait avoir une grande portée. Celui qui se fonde sur l'article 9 est également contestable. Nous accepterions plus volontiers les raisons empruntées à l'article 61 : l'intention manifeste de l'auteur du cahier des charges a été certainement d'obliger les concessionnaires à se prêter aux combinaisons que l'Administration jugerait les plus conformes à l'intérêt public, pour les échanges avec les réseaux voisins.

Cependant, tout en adhérant à la thèse soutenue en 1863 par le Conseil général des ponts et chaussées, sinon dans ses motifs, du moins dans sa conclusion, nous n'hésitons pas à reconnaître qu'elle est discutable. On lui a objecté notamment que la continuité des transports pouvait être assurée, même avec des gares distinctes, au moyen de voies de communication reliant ces gares ; que, sauf stipulation contraire, l'État ne pouvait obliger les Compagnies à entrer malgré elles en communauté de comptes pour l'établissement et l'exploitation des gares communes; enfin que l'État lui-même s'était reconnu désarmé, puisqu'il avait jugé nécessaire d'introduire des dispositions explicites dans un grand nombre d'actes de concession. Ces objections ne sont pas irréfutables. Les Compagnies ne peuvent se soustraire à une certaine association d'intérêts pour leurs transports communs; l'autorité judiciaire a en effet jugé qu'elles étaient contraintes d'accepter ces transports, sans intermédiaire, aux points d'embranchement (Voir page 673), et pourtant le cahier des charges n'est pas plus explicite à cet égard que pour les gares communes. D'un autre côté, le fait que l'État a cru devoir affirmer ses droits et ceux des Compagnies d'embranchement dans beaucoup de contrats de concession ne peut être interprété comme un aveu de son impuissance.

Quoi qu'il en soit, les difficultés sont aujourd'hui bien moins fréquentes, par suite de la concentration de plus en plus grande du réseau entre les mains des grandes Compagnies et de l'application des clauses additionnelles de l'article 61 à l'ensemble des concessions de ces Compagnies.

4. Droits et obligations réciproques des Compagnies pour l'usage commun du matériel. — Aux termes de l'article 61 du cahier des charges, celle des Compagnies qui se sert du matériel de l'autre Compagnie paie une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les deux Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuité du service

le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Cet article a principalement pour objet de faciliter les échanges entre les Compagnies voisines, sans transbordement.

Impose-t-il aux Compagnies l'obligation d'échanger leurs wagons? A-t-il au contraire pour unique objet le règlement de l'indemnité? Le texte n'est pas très précis. Un litige né de ce défaut de précision a été porté devant la Cour de cassation (16 mai 1876, Cie de l'Ouest contre Lamier et Cie d'Orléans à Rouen), à l'occasion d'avaries résultant d'un transbordement à la jonction du réseau de l'Ouest avec la ligne d'Orléans à Rouen. La Compagnie de l'Ouest soutenait qu'elle était parfaitement libre de faire opérer le transbordement des marchandises, au lieu de faire circuler ses wagons chargés sur le réseau de la Compagnie d'Orléans à Rouen. Voici comment a statué la Cour : « En effet, la liberté dont se prévaut la « Compagnie de l'Ouest peut bien exister pour elle dans ses rapports avec « l'Administration ou avec d'autres Compagnies; mais, vis-à-vis des « particuliers qui lui confient leurs marchandises, elle est en faute, du « moment qu'elle n'assure pas, par tous les moyens en son pouvoir, la « conservation desdites marchandises. » Ainsi, tout en interprétant l'article 61 du cahier des charges dans un sens favorable à la prétention de la Compagnie de l'Ouest, elle a néanmoins considéré cette Compagnie comme en état de faute vis-à-vis de l'expéditeur, en soumettant à une manipulation des objets qui, par leur nature, devaient en souffrir.

Nous irions volontiers plus loin que la Cour de cassation. L'article 61 nous paraît conférer des droits plus étendus au Gouvernement, puisqu'il l'investit du pouvoir de prescrire d'office toutes les mesures nécessaires pour assurer la continuation du service sur toute la ligne.

5. **Droits et obligations réciproques des Compagnies pour les échanges de marchandises sans intermédiaire.** — La Cour de cassation a décidé à deux reprises (24 février 1875, Cie de P.-L.-M. contre Bless, et 20 juillet 1875, Cie de P.-L.-M. contre Lequeux-Lecot) que les Compagnies étaient tenues d'échanger les marchandises sans intermédiaire aux points de jonction, et qu'il y aurait violation de l'article 61 du cahier des charges de la part d'une Compagnie qui exigerait à l'embranchement la réception et la réexpédition de ces marchandises par un mandataire de l'expéditeur ou du destinataire. Un pareil procédé n'aboutirait en effet à rien moins qu'à infliger au commerce des entraves inextricables. Sans doute, la jurisprudence de la Cour de cassation, en imposant aux Compagnies les transports communs, leur fait jouer le rôle de commission-

naires-chargeurs au regard des Compagnies qui leur succèdent dans un transport commencé sur leur réseau; elle leur impose ainsi des responsabilités auxquelles elles pourraient être désireuses d'échapper : mais c'est là une conséquence inévitable de leur monopole, une charge qu'elles ont librement acceptée en signant leur contrat de concession (1).

6. **Tarifs communs. Renvoi.** — La question des tarifs communs entre les Compagnies de chemins de fer a été traitée, page 452 et suivantes, dans un chapitre spécial auquel nous ne pouvons que renvoyer.

7. **Règles de compétence.** — *a.* Droit de circulation. — Il appartient au Gouvernement de statuer, en vertu de l'article 61 du cahier des charges, sur les difficultés qui s'élèveraient entre les Compagnies au sujet de la faculté de circulation des machines et véhicules. La décision doit intervenir sous forme de décret. Elle pourrait, le cas échéant, être déférée à la censure du Conseil d'État, par un recours pour excès de pouvoirs.

Le Gouvernement n'a d'ailleurs le droit de statuer que pour la sauvegarde de l'intérêt public, c'est-à-dire pour l'exercice du droit de circulation.

S'il y avait contestation entre les deux Compagnies, relativement à la redevance, ce serait un débat d'intérêt privé, dont la connaissance appartiendrait exclusivement à l'autorité judiciaire (Cour de cassation, 26 août 1874, Cie des Dombes contre Cie du Rhône).

b. Communauté des gares. — Les règles de compétence varient suivant les cahiers des charges auxquels sont soumis les chemins sur lesquels viennent se greffer les embranchements nouveaux.

1° Pour les lignes qui sont placées sous le régime de la clause introduite dans les contrats avec les grandes Compagnies, le Ministre statue sur les questions qui se rattachent au principe ou à l'exercice de la communauté, et sa décision n'est susceptible qu'exceptionnellement d'un recours devant la juridiction administrative, comme nous l'avons dit précédemment pour le droit de circulation.

Si le débat porte sur la question de redevance, il y a lieu à arbitrage. Ni la loi de 1874, ni les conventions, n'indiquent que les arbitres prononceront en dernier ressort et sans appel; mais telle a été manifestement

(1) L'expéditeur doit procéder par voie d'expédition directe. Il ne doit pas adresser la marchandise au chef de la gare de jonction, avec invitation de réexpédier sur le réseau voisin. Les agents des Compagnies n'ont point à jouer ainsi le rôle d'intermédiaires et de mandataires pour le public : cela leur est même interdit par les règlements intérieurs de plusieurs Compagnies (Cour de cassation, 8 avril 1874, Sabatier contre Cies du Nord et de P.-L.-M).

l'intention des parties; cela n'en doit pas moins être précisé dans chaque espèce par le compromis préparatoire.

2° Pour les lignes soumises à un cahier des charges reproduisant par erreur, outre les clauses additionnelles, la disposition antérieure qui donnait, en termes généraux, au Gouvernement le droit de statuer sur toutes les difficultés en matière de communauté, il y aurait lieu de ne pas tenir compte de cette dernière disposition. En effet l'intention évidente de l'auteur du cahier des charges a été d'appliquer les clauses additionnelles.

3° Lorsque le cahier des charges donne, en termes généraux, soit au Gouvernement, soit au Ministre, le droit de régler le différend, sans distinguer entre les dispositions matérielles et les questions financières, M. Aucoc émet, avec raison, l'avis que le décret ou la décision ministérielle doit embrasser les questions financières qui se lient étroitement à celle de l'organisation du service.

4° Lorsque l'acte de concession se borne à imposer l'obligation de la communauté, si le Ministre le juge convenable, la même solution nous paraît devoir s'imposer.

5° Au cas où il s'agirait d'une ligne pour laquelle rien n'a été prévu explicitement par le contrat de concession et où la Compagnie dénierait au Ministre le pouvoir d'exiger la communauté, le litige porterait sur l'interprétation du cahier des charges et serait de la compétence du conseil de Préfecture.

Enfin, s'il y avait eu convention amiable et si le litige s'élevait sur l'interprétation et l'application de cette convention, l'autorité judiciaire serait appelée à en connaître.

c. Usage du matériel. — Pour les raisons indiquées page 946, nous croyons que l'article 61 donne au Gouvernement (1) le droit de statuer par voie de décret sur toutes les difficultés relatives à l'usage par une Compagnie du matériel appartenant à une autre Compagnie et notamment sur celles qui ont trait à l'usage du matériel.

La décison du Gouvernement pourrait faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoirs.

Nous pensons toutefois, comme M. Aucoc, que l'autorité judiciaire pourrait connaître des contestations sur les traités amiables d'échange de matériel, au cas où la continuité du service ne serait pas compromise et où par suite le Gouvernement ne serait pas nécessairement appelé à intervenir.

(1) Pour les chemins de fer d'intérêt local, ce serait l'Administration, c'est-à dire le Préfet.

d. Continuité du service. — Les règles sont les mêmes que pour l'usage du matériel.

8. **Renseignements sur les « Running powers » en Angleterre.** — L'enchevêtrement des concessions de chemins de fer en Angleterre y rend beaucoup plus fréquents les cas de circulation commune sur une même ligne et y multiplie les points de jonction des différents réseaux.

L'article 92 de l'acte général du 8 mai 1845 sur l'établissement des chemins de fer oblige les concessionnaires à laisser circuler sur leurs rails les machines et véhicules de toute autre Compagnie, sauf paiement par celle-ci du tarif en vigueur.

L'article 87 prévoit et autorise, d'autre part, les traités entre Compagnies pour la circulation commune, sous des conditions et moyennant des prix débattus entre elles.

Pour permettre l'application de l'article 92, les bills de concession subdivisent les tarifs maxima que le concessionnaire est autorisé à percevoir. Cette subdivision comprend même trois éléments, au lieu de deux comme en France; ce sont les suivants :

Péage pour l'usage de la ligne par tout transporteur se servant de ses propres véhicules;

Taxe s'ajoutant au péage, quand les transports sont effectués au moyen de véhicules appartenant au concessionnaire;

Taxe s'ajoutant à l'une ou à l'autre des précédentes ou même à toutes deux pour les frais de traction, quand celle-ci est faite par le concessionnaire.

Lorsque les Compagnies ne peuvent s'entendre entre elles et conclure des arrangements par application de l'article 87 de la loi de 1845, l'article 92 est absolument insuffisant pour assurer la faculté de circulation. En effet, il ne prévoit et ne règle rien pour l'usage des gares et stations, non plus que pour la fourniture de l'eau nécessaire à l'alimentation des machines. De plus, les droits de péage fixés par les bills de concessions sont très élevés.

Le Parlement y pourvoit souvent, sur la requête de la Compagnie qui désire user de son droit de circulation, en imposant des obligations plus précises au concessionnaire, lorsque celui-ci est en instance pour obtenir une faveur parlementaire.

Souvent encore, le Parlement subordonne l'autorisation de fusion de deux Compagnies à des clauses qui permettent aux Compagnies voisines d'exercer utilement leur faculté de circulation sur une partie des lignes

fusionnées et de défendre ainsi leurs intérêts contre les abus du monopole résultant de la réunion.

Quel que soit le moyen employé pour assurer l'exercice de la faculté de circulation (Running powers), cette faculté est réglée de manière à comprendre, non seulement le passage proprement dit des machines et véhicules, mais encore l'usage des stations, voies d'évitement et de garage, places à eau, bureaux, personnel des stations et de la voie, etc.

Lorsque le Parlement intervient, à défaut d'arrangement amiable, il se borne à poser le principe et délègue à un arbitre le soin de déterminer les règles de détail et même de fixer le péage, si les Compagnies ne peuvent s'entendre. Parfois le nom de l'arbitre est inséré dans l'acte; souvent il doit être désigné d'un commun accord par les parties ou, le cas échéant, soit par le Board of Trade, soit par le lord chancelier, le lord chief justice ou quelqu'autre fonctionnaire public. Ses pouvoirs sont en général illimités et sans appel ; cependant l'acte parlementaire garantit ordinairement un minimum de redevance à la Compagnie qui subit la servitude de circulation (1).

Dans la plupart des cas, les arrangements amiables ou les sentences arbitrales déterminent comme il suit la redevance à payer par la Compagnie usagère.

On calcule annuellement la recette brute produite par les voyageurs et les marchandises qui ont emprunté la section commune. On en déduit la part de recettes correspondant aux « taxes terminales », c'est-à-dire aux taxes qui représentent le service rendu dans les stations d'expédition et de destination. La différence est divisée par la distance totale de parcours des trains chargés qui ont suivi le tronc commun. La recette kilométrique ainsi obtenue est ensuite multipliée par la longueur de la section empruntée ou quelquefois, quand cette longueur est très faible, par un chiffre conventionnel un peu supérieur.

Du produit obtenu par ces opérations successives, on retranche une certaine quote-part correspondant aux dépenses du personnel des trains, du matériel roulant et de la traction (généralement 20 à 25 °/₀ pour les voyageurs et 25 à 30 °/₀ pour les marchandises).

La différence constitue le péage total dû au concessionnaire.

Afin d'empêcher la Compagnie usagère de se livrer à des actes de concurrence abusive, il est habituellement stipulé que les tarifs applicables à ceux de ses transports qui empruntent la section commune devront être agréés par le concessionnaire et, à défaut d'entente, arrêtés par un arbitre.

(1) Voir tome III, page 192 et suivantes, le rôle attribué aux Commissaires des chemins de fer.

La Compagnie propriétaire du chemin a à sa charge toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation autres que celles du personnel des trains, du matériel roulant et de la traction. Sont toutefois laissées à la charge de la Compagnie usagère les dépenses spéciales à la jonction des lignes.

Le règlement des comptes sur ces bases est confié au Clearing-house, qui entretient aux principaux embranchements des agents de constatation et de contrôle. Cette institution est, on le sait, l'un des organes essentiels du fonctionnement des chemins de fer anglais, dont il arrête les comptes communs.

Les gares communes font généralement l'objet d'arrangements consacrés par les bills de concession des lignes nouvelles. En cas de difficultés, un arbitre statue comme pour l'exercice de la faculté de circulation.

CHAPITRE III

RÉGIME DES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

1. **Établissement des embranchements particuliers.** — Aux termes de l'article 62 du cahier des charges, les Compagnies sont tenues de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines, qui, offrant de se soumettre aux conditions spécifiées dans cet article, désirerait établir un embranchement sur le chemin de fer. A défaut d'accord, le Gouvernement statue sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements dont la situation est réglée par l'article 62 du cahier des charges sont ceux qui ne font pas l'objet d'une concession spéciale. Affectés au service particulier des mines ou usines, ils ne peuvent bénéficier de la déclaration d'utilité publique, si ce n'est dans les cas prévus par la loi du 27 juillet 1880, portant revision de la loi du 21 avril 1810 sur les mines.

La question s'est posée en 1874 de savoir, si, eu égard au développement industriel, il ne conviendrait pas d'étendre explicitement les dispositions du cahier des charges aux carrières et aux établissements commerciaux de toute nature. L'article 62 fut modifié en ce sens, sur l'initiative de M. Varroy, alors membre de l'Assemblée nationale, pour le chemin de fer de Besançon à Morteau (Loi du 23 mars 1874) et pour le chemin de Tours à Montluçon (Loi du 24 mars 1874).

M. Varroy ayant présenté un amendement dans le même but en 1875, lors de la discussion du projet de loi relatif au chemin d'Angoulême à Marmande, le Ministre des travaux publics l'admit pour les carrières, mais le repoussa pour les établissements commerciaux, en se fondant, d'une part sur la nécessité de ne pas multiplier outre mesure les aiguilles de raccordement, et d'autre part sur les inconvénients qu'il y aurait à faciliter la concurrence abusive de certaines entreprises de transport contre le chemin de fer. L'Assemblée nationale se rangea à l'avis du Ministre et le cahier des charges ne fut complété que par l'addition des carrières.

Ces modifications restèrent d'ailleurs des faits isolés.

Le cahier des charges des grandes Compagnies est demeuré ce qu'il était depuis 1857-1859; il continue à ne viser que les mines et les usines (1).

Les Compagnies n'en consentent pas moins, dans la pratique, à la création d'embranchements pour desservir, soit des carrières, soit des établissements commerciaux, tels que des entrepôts ou des magasins généraux. Le Ministre des travaux publics s'est même porté garant de leur bon vouloir devant l'Assemblée nationale, lors de la discussion de l'amendement de M. Varroy en 1875. Toutefois, elles n'ont pas d'obligation à cet égard ; le Gouvernement ne peut exercer contre elles le droit de coercition dont il dispose pour les mines et usines. Elles sont libres d'agir au gré de leurs intérêts; cet intérêt est d'ailleurs manifeste, toutes les fois que la création des embranchements est susceptible de donner de l'essor à leur trafic (2).

Le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local est conforme à celui des chemins d'intérêt général.

Les embranchements particuliers sont construits aux frais des propriétaires et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie (Art. 62, § 3).

Les conditions d'exécution en sont d'ailleurs réglées par des projets et des traités, qui sont soumis à l'approbation du Ministre (3). La Compagnie se charge des travaux dans l'enceinte du chemin de fer, et notamment de la jonction avec ses voies, afin d'éviter les dangers que l'intervention de personnes étrangères pourrait créer pour la sécurité de la circulation ; elle est remboursée de ses dépenses par l'intéressé. Certaines Compagnies ont consenti à accepter le remboursement sous forme d'annuités; mais la Commission de vérification des comptes, comme le Conseil général des ponts et chaussées, se refusent aujourd'hui à laisser ainsi charger le compte de premier établissement de dépenses qui ne doivent point y prendre place, même à titre temporaire (4).

Les dispositions de l'embranchement sont déterminées de manière à

(1) Les projets de convention élaborés en 1882 par M. Varroy revisaient l'article 62, en y introduisant la mention des carrières et des établissements commerciaux; mais ils n'ont pas abouti.

(2) Voir un arrêt de la Cour de cassation du 14 novembre 1860, déclarant que l'autorisation d'embranchement ne peut être considérée comme portant atteinte au principe d'égalité.

(3) Ces traités subsistent, malgré la substitution d'un concessionnaire à un autre pour la ligne principale (Cour de cassation, 14 novembre 1860, Cie de P.-L.-M. contre Gonon).

(4) Ce compte resterait indûment chargé en cas d'insolvabilité de l'embranché, si la Compagnie ne pouvait se couvrir de ses débours par la valeur des matériaux.

permettre aux wagons de la Compagnie d'y circuler sans danger et à éviter les dérives vers le chemin de fer sous l'action de la gravité ou du vent.

L'Administration exige d'ailleurs les appareils de sécurité, tels que voies en boucle, barrières, taquets d'arrêt, enclenchements, signaux, etc., que la situation des lieux peut rendre nécessaires.

Le domaine public et la propriété riveraine sont nettement délimités; un plan de bornage est soumis à l'acceptation de l'embranché; une redevance peut lui être imposée pour l'occupation des dépendances du chemin de fer.

Avant d'être livrés à l'exploitation, les embranchements font l'objet d'un récolement par un agent du contrôle; le Ministre autorise l'ouverture, s'il y a lieu, sur le vu du procès-verbal constatant le résultat de cette opération.

En général, les embranchements en pleine voie ne présentent pas beaucoup de danger sur les lignes secondaires, où les trains sont peu nombreux et circulent avec une vitesse relativement faible.

Sur les grandes artères, au contraire, ils peuvent offrir certains inconvénients. A la vérité, on dispose les aiguilles de manière à ce qu'elles soient prises par le talon; mais, quoi qu'on fasse, il subsiste toujours un certain péril résultant des manœuvres que la Compagnie doit faire sur les voies principales pour amener ou reprendre les wagons.

Dans tous les cas, les embranchements ne sont possibles que si le chemin de fer est en palier ou en faible pente aux abords du point de raccordement et se prête ainsi aux manœuvres sur les voies principales.

2. Entretien. Gardiennage. Manœuvre des aiguilles et des signaux. — L'entretien des embranchements doit être fait avec soin, aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'Administration. La Compagnie a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi du matériel roulant (Art. 62, § 3).

Les traités conclus entre les Compagnies et les embranchés déterminent le mode de remboursement des dépenses pour l'entretien par la Compagnie de la partie du raccordement située dans l'enceinte du chemin de fer.

Conformément à l'article 62, § 12, les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières sont à la charge des propriétaires : ces gardiens sont nommés et payés par la Compagnie; les frais qui en résultent lui sont remboursés. En cas de difficulté, il est statué par l'Administration, la Compagnie entendue.

Les embranchés ne peuvent s'immiscer dans la manœuvre des signaux

et des aiguilles, non plus que dans celle des barrières, dont les clefs doivent rester entre les mains de la Compagnie.

3. **Exploitation.** — *a.* Obligation de la compagnie d'envoyer ses wagons sur les embranchements particuliers. — La Compagnie est tenue d'envoyer ses wagons sur les embranchements autorisés. Elle les amène à l'entrée des embranchements; les expéditeurs ou destinataires les font conduire dans leurs établissements, pour les charger et les décharger et les ramener au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais (Art. 62, §§ 7 et 8).

Les wagons ne peuvent, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale (Art. 62, § 9).

b. Délai imparti a la compagnie pour livrer les wagons destinés a être chargés sur les embranchements. — Les délais dans lesquels les Compagnies doivent mettre leurs wagons à la disposition des embranchés sont déterminés par les tarifs revêtus de l'homologation ministérielle (1).

Voici quelles sont les clauses de ces tarifs pour les différents réseaux.

Nord. — La Compagnie doit fournir les wagons, suivant l'ordre des demandes, dans un délai de deux jours, non compris celui de la demande et celui de la livraison. Si le transport doit être effectué aux conditions d'un tarif spécial prévoyant un allongement de délai pour l'expédition et le transport, ce délai supplémentaire peut être ajouté aux deux jours précédemment indiqués.

Est. — La Compagnie fournit les wagons de manière à ne pas dépasser le délai qu'elle se réserve dans ses tarifs pour l'expédition et le transport, ce délai courant du jour de la demande. Toutefois, si l'embranché retenait les wagons au delà du temps fixé pour leur remise au point de jonction, le retard serait ajouté au délai d'expédition et de transport.

Ouest. — La Compagnie n'est tenue de fournir les wagons que suivant les convenances de son service, à la condition que les marchandises provenant des embranchements parviennent à leur destination dans les délais déterminés par les tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables, en prenant pour point de départ le lendemain du jour de la demande.

Orléans. — La livraison a lieu suivant l'ordre des demandes, dans un délai égal à celui dont la Compagnie dispose pour l'expédition, d'après le

(1) Ces délais ont été suspendus pendant la période d'encombrement qui a suivi la la guerre (Voir un arrêt de la cour de Douai du 3 août 1872, Cie du Nord contre Société des houillères de Marles).

tarif à appliquer. En aucun cas, ce délai ne peut être inférieur à deux jours, non compris celui de la demande et celui de la livraison au point de jonction.

Paris-Lyon-Méditerranée. — Les wagons sont amenés dans les trois jours de la demande qui en a été faite par la remise d'une déclaration d'expédition. Si l'embranché a réclamé l'application d'un tarif spécial, le délai de trois jours est augmenté du délai supplémentaire accordé par ce tarif ou par les arrêtés ministériels applicables au transport.

Midi. — Les règles sont les mêmes que pour l'Orléans.

c. Délai pendant lequel l'embranché peut conserver les wagons. Le cahier des charges (Art. 62, §§ 10 et 11) fixe à six heures le temps pendant lequel les wagons peuvent séjourner sur les embranchements dont la longueur n'excède pas un kilomètre. Ce délai est augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier. Ne sont pas comptées les heures de nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, malgré l'avertissement spécial donné par la Compagnie, celle-ci peut exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement (c'est-à-dire pour chaque période ou fraction de période de 6 heures).

Ces clauses du cahier des charges sont reproduites, avec les variantes que voici, dans les tarifs des six grandes Compagnies :

La Compagnie du Nord double le délai de six heures, pour les wagons qui sont conduits chargés à l'embranchement et en reviennent également chargés ; la Compagnie de l'Est le porte dans tous les cas à 12 heures.

Toutes les Compagnies, sauf celle d'Orléans, déterminent les heures de nuit et les comptent entre 7 heures du soir et 5 heures du matin, du 1er avril au 30 septembre, et entre 6 heures du soir et 6 heures du matin, du 1er octobre au 31 mars.

Les tarifs spéciaux de la Compagnie du Nord et de la Compagnie de l'Est disposent que, sur la demande préalable de l'embranché, l'indemnité en cas de retard pourra être fixée à 25 centimes par wagon et par heure, nuit comprise. Celui de Paris-Lyon-Méditerranée fixe l'indemnité à 0 fr. 12 par tonne, par période ou fraction de période de 6 heures (Le calcul est fait sur la charge complète du wagon).

Aux termes des tarifs du Nord, de l'Est, d'Orléans et du Midi, il est tenu un état contradictoire constatant les heures auxquelles les wagons sont mis à la disposition de l'embranché et les heures auxquelles ils sont rendus à la Compagnie.

La Cour de cassation a jugé, le 9 juin 1869 (Cie de P.-L.-M. contre Société des mines de Comberigol), que, si l'article 62 du cahier des charges n'exige pas une mise en demeure dans les formes du droit commun pour faire courir l'indemnité et s'il permet même de donner l'avertissement lors de la livraison des wagons, un avertissement spécial n'en est pas moins indispensable et ne peut être remplacé par la simple constatation de l'heure de la livraison.

Peut-être la Cour eût-elle jugé autrement, si elle avait eu à statuer sur l'application des tarifs actuels du Nord, de l'Est, de l'Orléans et du Midi, qui attribuent très explicitement la valeur d'un avertissement à la tenue contradictoire de l'état d'entrée et de sortie des wagons.

Nous devons encore signaler un arrêt de la cour de Paris du 7 août 1868 (Société des houillères de Saint-Étienne contre Cie de P.-L.-M.), déclarant que les demandes de wagons peuvent ne pas être spéciales à chaque opération, mais avoir un caractère de permanence et spécifier, par exemple, le nombre de wagons à fournir chaque jour jusqu'à contre-ordre.

d. Droit de loyer des wagons. — Pour indemniser les Compagnies de la fourniture et de l'envoi de leur matériel sur les embranchements, le cahier des charges les autorise à percevoir 0 fr. 12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0 fr. 04 par tonne pour chaque kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement est supérieure à un kilomètre. Tout kilomètre est payé comme s'il avait été parcouru en entier. Les wagons sont réputés complets, lors même qu'ils seraient incomplètement chargés ; la surcharge, s'il y en a, est payée au prorata du poids réel.

Toutes les Compagnies ont conservé le taux maximum fixé par l'article 62 du cahier des charges pour le droit de loyer. Mais les règles d'application varient.

Nord. — Pour les wagons envoyés chargés sur l'embranchement particulier, la taxe à l'aller est calculée sur un minimum de 5 tonnes; l'excédent est taxé par coupures de 10 kilogrammes. Si le retour a lieu à vide, il n'y a pas de perception ; s'il a lieu à charge, la perception est établie sur les mêmes bases qu'à l'aller.

Pour les wagons envoyés vides sur l'embranchement, il n'y a pas de perception à l'aller ; la taxe au retour est calculée sur un minimum de 5 tonnes, avec supplément, s'il y a lieu, pour l'excédent de poids par coupures de 10 kilogrammes.

Lorsque le chargement, quoiqu'en provenance ou à destination d'une même station, se compose d'expéditions distinctes faites par plusieurs

expéditeurs ou adressées à plusieurs destinataires, la taxe est répartie entre ces expéditions, sans pouvoir descendre au-dessous de 0 fr. 10 pour chacune d'elles.

Les propriétaires des embranchements qui aboutissent directement dans les gares ont la faculté de charger ou de recevoir dans un même wagon des marchandises à destination ou en provenance de plusieurs stations; le droit de location est alors, pour chaque expédition, de 0 fr. 25 par tonne indivisible, sans que la taxe par wagon puisse être inférieure à 1 fr. 50, si l'embranchement a un kilomètre au plus, ce minimum étant augmenté de 0 fr. 50 pour chaque kilomètre en sus.

Les prix de location sont dus pour les wagons demandés par les propriétaires des embranchements, lors même qu'ils ne seraient pas utilisés par eux.

Est. — Les règles sont les mêmes que sur le réseau du Nord, sauf la différence que voici.

Pour les wagons qui ont été dirigés à charge sur l'embranchement et qui en reviennent chargés, la taxe au retour est calculée sur le poids réel, par coupures de 10 en 10 kilogrammes, avec minimum de 0 fr. 25.

Ouest. — Le tarif de l'Ouest se borne à reproduire les stipulations du cahier des charges, sans préciser le minimum de poids du wagon complet.

Orléans. — Sur le réseau d'Orléans, la taxe est appliquée au tonnage maximum que peut porter le wagon. Elle est perçue deux fois, si le wagon est chargé à l'aller et au retour. Sinon, elle ne l'est qu'une fois. Le prix de location est dû, alors même que les wagons ne seraient pas utilisés.

Paris-Lyon-Méditerranée. — Pour les expéditions formant des chargements complets de 5 000 kilogrammes au minimum, la taxe est établie d'après le poids réel arrondi par 10 kilogrammes. Il en est de même pour les marchandises dont la densité ne permet pas de porter le chargement complet du wagon à 5 tonnes, pourvu que le véhicule soit complètement utilisé, faute de quoi la taxe est établie comme dans le cas suivant.

Pour les expéditions ne formant pas des chargements complets de 5 tonnes par wagon, le droit de location est établi à raison de 0 fr. 25 par fraction indivisible de 1000 kilogrammes, sans que la taxe totale résultant de l'addition du prix de transport et des frais de manutention (Voir infra) au droit de location puisse être supérieure à celle d'un chargement de 5 tonnes au moins.

Quand un wagon contient plusieurs expéditions, le droit est calculé comme il est dit au paragraphe précédent.

Midi. — Le droit est perçu sur le tonnage maximum que peut porter

le wagon suivant la nature de la marchandise et au minimum sur 5 000 kilogrammes.

Si le wagon contient des marchandises de densités différentes, la perception a lieu sur le poids que représenterait le chargement complet de la marchandise la plus lourde.

Les règles pour les chargements reçus de plusieurs expéditeurs ou envoyés à plusieurs destinataires sont les mêmes que sur le réseau du Nord, si ce n'est que le chiffre de 1 fr. 50 ne comporte pas d'augmentation, quand la longuenr de l'embranchement est de plus de 1 kilomètre.

c. Frais accessoires. — Aux termes de l'article 62 du cahier des charges, les expéditeurs ou destinataires chargent ou déchargent eux-mêmes les wagons sur les embranchements particuliers : si la Compagnie consent à effectuer ces opérations, ce n'est que pour leur compte et moyennant une rémunération dont le taux doit être arrêté par l'Administration supérieure sur la proposition de la Compagnie.

D'autre part, l'arrêté ministériel du 30 novembre 1875 portant fixation des frais accessoires spécifie que le droit de transmission de 0 fr. 40 perçu au passage des marchandises d'une Compagnie à une autre n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers (1).

Les dispositions de détail contenues dans les tarifs sont les suivantes :

Nord. — La Compagnie rappelle qu'elle perçoit seulement les droits d'enregistrement et de gare; en cas d'application d'un tarif spécial comprenant les frais de manutention, elle déduit 0 fr. 30 par tonne pour le chargement ou le déchargement.

Les wagons qui sont d'abord adressés en gare et que la Compagnie, à la demande de l'expéditeur, consent à envoyer sur un embranchement sont soumis à une taxe supplémentaire de 0 fr. 40 par tonne, avec minimum de 2 fr. par wagon.

Lorsque le propriétaire d'un embranchement aboutissant à une gare use de son droit d'expédier ou de recevoir des wagons contenant des marchandises à destination ou en provenance de plusieurs stations, il charge ou décharge ces wagons sur l'embranchement et les décharge ou les charge à la gare de jonction. Les frais de chargement, de déchargement et de gare sont perçus comme si les marchandises étaient amenées ou prises en gare.

Est. — Le tarif de l'Est est conforme à celui du Nord, sauf suppression de la clause relative aux wagons primitivement adressés en gare.

(1) Voir, à titre historique, un arrêt de la Cour de cassation du 24 décembre 1866 (Cie de Lyon contre Duchamp et Cie).

Ouest. — La Compagnie de l'Ouest se borne à la première des trois dispositions ci-dessus relatées pour le Nord.

Orléans. — La Compagnie d'Orléans stipule que tous les frais accessoires, y compris ceux de chargement et de déchargement dans le cas où les expéditeurs ou les destinataires ne feraient pas eux-mêmes les deux opérations, seront payés comme si la marchandise était en provenance ou à destination d'une station ordinaire.

Paris-Lyon-Méditerranée. — Pour les expéditions par wagon complet, les frais de manutention sont réduits aux droits de gare de 0 fr. 20.

Pour les expéditions ne formant pas des chargements complets de 5 tonnes par wagon, la Compagnie perçoit, outre le droit de gare, les frais de manutention afférents à une expédition en provenance ou à destination d'une gare, sans toutefois que la taxe totale obtenue en ajoutant ces frais au droit de location et à la taxe de transport puisse excéder celle qui serait applicable à un chargement complet de 5 000 kilogrammes. Le mode de règlement est le même : 1° pour les marchandises dont la densité ne permet pas de charger 5 tonnes sur un même wagon, lorsque la capacité du véhicule n'est pas complètement utilisée ; 2° pour les chargements contenant plusieurs expéditions.

Midi. — En principe, les frais de gare sont seuls perçus ; ils ne le sont pas, quand le transport de la marchandise sur la ligne principale est soumis à un tarif qui l'exempte de ces frais ou à un prix ferme qui les comprend. Toutefois, il n'est jamais rien déduit du montant des prix fermes.

Les conditions d'application renferment une clause semblable à celle du Nord, pour les wagons qui emportent ou amènent des marchandises à destination ou en provenance de plusieurs stations.

f. Taxe de transport sur la ligne principale. — *Nord.* — Les taxes sont perçues en conformité des tarifs généraux ou spéciaux qui régissent l'expédition.

Lorsque l'embranchement aboutit à une station, la marchandise est taxée comme si elle était en provenance ou à destination de cette station.

Lorsque l'embranchement aboutit entre deux stations, la marchandise est taxée au départ, comme si elle partait de la station qui précède l'embranchement dans la direction du transport, et à l'arrivée, comme si elle allait à la station qui la suit. Néanmoins, il est loisible à l'embranché de réclamer un autre mode de règlement, consistant à appliquer le tarif de l'une des deux stations voisines, avec addition de 0 fr. 10 ou 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre (suivant que la marchandise appartient

aux trois premières séries ou aux trois dernières), pour la distance entre l'embranchement et cette station.

Est. — Les règles sont les mêmes que sur le réseau du Nord, si ce n'est que dans les cas d'application du second mode de règlement, pour les embranchements aboutissant entre deux stations, la taxe additionnelle par tonne et par kilomètre, au lieu de varier suivant la série à laquelle appartient la marchandise, est uniformément fixée à 0 fr. 08.

Ouest. — Tout wagon employé sur un embranchement doit payer comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

Les règles sont d'ailleurs analogues à celles de l'Est, sauf substitution du chiffre de 0 fr. 10 (1) à celui de 0 fr. 08.

Orléans. — Les règles sont les mêmes que sur le Nord et l'Est, si ce n'est que, dans les cas d'application du second mode de règlement, le parcours entre l'embranchement et la station précédente ou suivante est taxé d'après les bases du cahier des charges, suivant la nature de la marchandise.

Paris-Lyon-Méditerranée. — Pour les expéditions formant des chargements complets de 5 tonnes au moins par wagon, la taxe est établie d'après le poids réel arrondi par 10 kilogrammes. Il en est de même pour les marchandises dont le volume ne permet pas de porter le chargement à 5 000 kilogrammes, pourvu que chaque wagon soit chargé autant que le comporte la nature de la marchandise, faute de quoi la taxe serait établie comme dans le cas suivant.

Pour les expéditions ne formant pas des chargements complets de 5 000 kilogrammes par wagon, la taxe est établie d'après les tarifs en vigueur appliqués au poids réel arrondi par 10 kilogrammes. Toutefois, la taxe totale obtenue en ajoutant au prix de transport le droit de location et les frais accessoires, calculés ainsi qu'il a été dit ci-dessus, ne peut excéder celle qui serait applicable à un chargement complet de 5 tonnes.

Quand le wagon contient plusieurs expéditions, les taxes sont établies séparément pour chaque expédition, conformément au paragraphe précédent.

Le tarif ne prévoit pas le second mode de règlement ci-dessus indiqué, pour les embranchements aboutissant entre deux stations; il se borne à stipuler que la taxe n'excèdera pas celle qui résulterait du tarif du cahier des charges, appliqué à la distance comprise entre l'aiguille d'embranchement et la gare expéditrice ou destinataire.

Midi. — Les règles sont les mêmes que sur le réseau d'Orléans.

g. Délais de transport. — *Nord.* — Ces délais ne sont pas explicite-

(1) Cette taxe est supérieure à celle du cahier des charges pour les marchandises de la 4e classe.

ment réglés. Dans le silence du tarif, on peut se demander si, au départ, le délai court du jour de la demande ou seulement du jour de la remise des wagons chargés par le propriétaire de l'embranchement, en supposant, bien entendu, que la Compagnie les ait fournis dans le délai précédemment indiqué.

A l'arrivée, le délai expire nécessairement au jour où les wagons sont mis à la disposition de l'embranché au point de jonction : c'est là une règle générale que nous ne reproduirons pas pour les autres réseaux.

Est. — Le délai de transport au départ court du jour de la demande; toutefois il est, le cas échéant, augmenté du retard dans la remise des wagons chargés par le propriétaire de l'embranchement.

Ouest. — Le délai est compté à partir du lendemain de la demande des wagons.

Orléans. — Le délai court de la remise des wagons chargés par le propriétaire de l'embranchement.

Paris-Lyon-Méditerranée. — La règle est la même que sur l'Orléans.

Midi. — La même règle est applicable. Toutefois, pour les expéditions contenues dans un même wagon et à destination ou en provenance de plusieurs stations, les délais d'expédition ou de transport sont calculés comme si les marchandises étaient transportées, par un camionnage ordinaire, du point de départ à la gare ou de la gare à destination.

h. Pesage. — En principe, le pesage des wagons doit, aux termes de l'article 62 (dernier paragraphe), être effectué à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie. Cette clause ne peut évidemment s'appliquer qu'aux marchandises expédiées de l'embranchement.

Nous ne pouvons que renvoyer aux indications de la page 676, au sujet des difficultés matérielles auxquelles peut donner lieu l'opération du pesage.

i. Avaries au matériel. — Les propriétaires d'embranchements sont responsables des avaries que le matériel peut éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes (Art. 62, § 14, du cahier des charges).

4. Droit de l'Administration de prescrire des modifications ultérieures dans les dispositions des embranchements. — A toute époque, l'Administration peut prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des embranchements; ces changements sont opérés aux frais des propriétaires (Art. 62, § 4).

Il a été fait de nombreuses applications de cette clause, par exemple à

l'occasion du doublement de la voie sur les lignes précédemment construites à voie unique ou pour l'exécution des mesures de sécurité prescrites par le Ministre des travaux publics (1).

L'exercice du droit de l'Administration a donné lieu à un litige entre la Société des mines de Mont-Saint-Martin et la Compagnie de l'Est. Dans l'espèce, la modification de l'embranchement avait coïncidé avec une expropriation; la Société minière demandait le bénéfice d'une allocation alternative de 8 000 francs fixée par le jury, pour un pont devenu inutile et dont l'une des culées s'appuyait sur une parcelle expropriée. La cour d'appel de Nancy ayant renvoyé les parties devant l'autorité administrative pour interprétation de l'article 62 du cahier des charges, le Conseil d'État a statué, le 9 février 1883. Aux termes de l'arrêt du Conseil, si cet article soustrait la Compagnie à tout dédommagement pour l'inutilité relative dont se trouveraient frappés les ouvrages exécutés pour l'assiette des voies abandonnées, il n'a pas eu pour objet de déroger aux dispositions de la loi du 3 mai 1841. Le jury peut donc, dans le règlement de l'indemnité, tenir compte au propriétaire, non seulement de la valeur de la parcelle expropriée, mais encore de la valeur *intrinsèque* des constructions qui s'y trouvent établies. Nous soulignons à dessein le mot « intrinsèque »; l'indemnité supplémentaire ne peut évidemment comprendre que la valeur propre des constructions, indépendamment de leur affectation : sinon, le propriétaire de l'embranchement arriverait à obtenir par une voie détournée une indemnité de désaffectation à laquelle il n'a pas droit, alors même que la modification de l'embranchement coïnciderait avec une expropriation.

5. Droit de l'Administration d'ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure ou la suspension du service. — L'Administration peut, après avoir entendu le propriétaire, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où l'établissement embranché viendrait à suspendre en tout ou en partie ses transports (Art. 62, § 5). Il appartient au Ministre de prendre les décisions de cette nature (2).

Au cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées en l'article 62, pour l'entretien de l'embranchement, le paiement des gardiens d'aiguilles et de barrières, l'usage du matériel, le préfet peut, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'em-

(1) Une circulaire ministérielle du 2 novembre 1881 a notamment prescrit l'enclenchement des aiguilles de soudure des embranchements particuliers avec les signaux destinés à les protéger.

(2) Le préfet, pour les chemins de fer d'intérêt local.

branchement, ordonner par un arrêté la suppression du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter (Art. 62, § 15).

6. **Règles de compétence.** — En cas de difficulté sur le principe de la création d'un embranchement, il appartient au Gouvernement de statuer par voie de décret (1) et sans recours.

Le Ministre (1) est compétent : 1° pour ordonner les modifications qui seraient jugées utiles dans les dispositions des embranchements; 2° pour prescrire l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, au cas prévu par l'article 62, § 5, mais seulement après avoir entendu le propriétaire. Si, dans ce dernier cas, il statuait sans avoir entendu l'intéressé, sa décision serait susceptible d'un recours pour violation des formes.

C'est encore au Ministre (1) qu'est attribué le pouvoir de statuer sur le gardiennage des aiguilles et des barrières, même en ce qui concerne les dépenses dont le remboursement incombe à l'embranché; sa décision est souveraine.

La suspension du service et la suppression de la soudure, dans le cas prévu par le § 15 de l'article 62, sont ordonnées par le préfet, sur la plainte de la Compagnie et le propriétaire entendu. La décision préfectorale est susceptible de revision par l'Administration supérieure; si elle est confirmée par le Ministre et si les formes n'ont pas été observées, elle peut être annulée pour excès de pouvoirs.

Sous réserve de ces règles spéciales applicables à des cas limités, les contestations entre les Compagnies et les embranchés sont de la compétence de l'autorité judiciaire.

7. **Règles de police.** — Les embranchements industriels constituent des propriétés privées, en dehors de l'enceinte du chemin de fer.

Ils ne sont donc régis, ni protégés par la loi du 15 juillet 1845.

8. **Nombre des embranchements particuliers.** — Le nombre des embranchements particuliers au 31 décembre 1885 était de 1268; leur longueur était de 783 kilomètres environ.

(1) La décision appartient au préfet pour les chemins de fer d'intérêt local.

CHAPITRE IV

TRANSPORTS MILITAIRES PAR CHEMINS DE FER

§ 1er. — CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Textes sur lesquels sont fondés les droits de l'État. — *a.* Cahier des charges. — Les cahiers des charges des grandes Compagnies contiennent tous les dispositions suivantes : « Les militaires ou « marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé « illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, « ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart « de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges. — Si le Gou- « vernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire « ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Com- « pagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la « moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport. » (Art. 54.)

Pour le chemin de fer de Ceinture, rive droite, les stipulations sont un peu différentes : « Les militaires ou marins voyageant isolément pour « cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, en- « voyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers « après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié « de la taxe du tarif ci-dessus fixé. — Les troupes de toutes armes voya- « geant en corps et le matériel militaire ou naval seront transportés gratuitement. » (Art. 23.)

Sur les lignes algériennes, la réduction est en général fixée à la moitié, dans tous les cas.

C'est également la proportion la plus usuelle pour les chemins de fer d'intérêt local. Nous devons, en ce qui concerne les lignes de cette catégorie, rappeler qu'aux termes de la loi du 12 juillet 1865 (Art. 7), « les « chemins subventionnés par le Trésor pouvaient seuls être assujettis,

« envers l'État, à un service gratuit ou à une réduction du prix des « places », et que cette disposition a été reproduite dans la loi du 11 juin 1880 (Art. 17). L'article 54 du cahier des charges type, approuvé par décret du 6 août 1881, porte en conséquence ce qui suit : « Dans le cas « où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel « militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le « concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition « tous ses moyens de transport. Le prix du transport qui sera opéré dans « ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins « voyageant, soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés « en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après « libération, sera payé conformément aux tarifs homologués. — Dans le cas « où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités au con- « cessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes « tarifs. »

Nous ne développerons pas davantage ces indications. Le lecteur pourra, pour les détails, se reporter à un tableau complet qui a été annexé au règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884. Dans l'ensemble, et en négligeant les chemins d'ordre secondaire, le tarif, pour les militaires ou marins, leurs bagages et leurs chevaux, est du *quart du tarif légal* ou de la *moitié*, suivant que la Compagnie n'a pas été requise ou a été au contraire mise en demeure de mettre tous ses moyens de transport à la disposition du Gouvernement. Quant au matériel, il ne jouit d'immunités contractuelles que dans ce dernier cas; le tarif applicable est alors la *moitié du tarif légal.*

b. Loi du 24 juillet 1873. — L'article 26 de la loi du 24 juillet 1873 sur l'organisation générale de l'armée porte : « En cas de mobilisation ou « de guerre, les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du « Ministre de la guerre tous les moyens nécessaires pour les mouvements « et la concentration des troupes et du matériel de l'armée. — Un service « de marche ou d'étapes sera organisé sur les lignes de chemins de fer « par un règlement ministériel. »

c. Loi du 13 mars 1875. — Dans ses articles 22 et suivants, la loi du 13 mars 1875 sur la constitution, les cadres et les effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale, a divisé le service militaire des chemins de fer, en temps de guerre, en deux parties distinctes, à savoir : le service en deçà de la base d'opérations sur laquelle se réunit l'armée et le service au-delà de cette base.

De ces deux services, le premier est assuré, en exécution de l'article 26 de la loi du 24 juillet 1873, par les ressources et les moyens ordinaires des Compagnies de chemins de fer, requises à cet effet. Il est préparé, dirigé et surveillé par une Commission militaire supérieure des chemins de fer. Cette Commission, composée de membres civils et de membres militaires, est instituée d'une manière permanente sous l'autorité du Ministre de la guerre; elle est présidée par un général de division.

La loi du 13 mars 1875 porte qu'au delà de la base d'opérations, le service est confié à des Commissions de chemins de fer de campagne, dont les présidents ont sous leurs ordres : 1° les commandants militaires d'étapes établies sur les voies ferrées conformément à l'article 26 de la loi du 24 juillet 1873; 2° un personnel d'exécution. Ce personnel d'exécution comprend lui-même : 1° des compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie, mentionnées en l'article 6 de la loi du 13 mars 1875; 2° des sections d'ouvriers de chemins de fer.

Il serait inutile d'insister pour le moment sur cette organisation, que nous étudierons ultérieurement.

d. Loi du 3 juillet 1877. — En vertu des articles 19 et suivants de la loi du 3 juillet 1877, les Compagnies sont tenues de mettre à la disposition du Ministre de la guerre toutes les ressources, en personnel et matériel, qu'il juge nécessaires pour assurer les transports militaires, en cas de mobilisation totale ou partielle de l'armée ou de rassemblement de troupes.

Le personnel et le matériel ainsi requis peuvent être indifféremment employés, sans distinction de réseaux, tant en deçà qu'au delà de la base d'opérations (Art. 29).

L'autorité militaire peut aussi se faire livrer par les Compagnies, sur réquisition et au prix de revient, le combustible, les matières grasses et autres objets qui seront nécessaires pour le service des chemins de fer en campagne (Art. 30).

Les dépendances des gares et de la voie, y compris les bureaux et fils télégraphiques des Compagnies, doivent être également mis, sur réquisition, à la disposition de l'autorité militaire (Art. 31).

Les réquisitions donnent lieu à des indemnités, réglées suivant les formes arrêtées par un règlement d'administration publique (Art. 32).

En temps de guerre, les transports commerciaux cessent de plein droit sur les lignes ferrées situées au delà de la station de transition fixée sur la base d'opérations. Cette suppression ne donne lieu à aucune indemnité (Art. 33).

Les communes ne peuvent comprendre dans la répartition des pres-

tations qu'elles sont requises de fournir aucun objet appartenant aux Compagnies de chemins de fer (Art. 34).

Sont exemptés de la réquisition, en cas de mobilisation, les chevaux et les voitures affectés aux transports de matériel nécessités par l'exploitation. L'article 29 leur reste néanmoins applicable (Art. 40).

Les rapporteurs de la loi à la Chambre des députés et au Sénat ont eu soin, en commentant l'article 32, d'affirmer que l'intention du législateur n'était point de remettre en question les clauses du cahier des charges. Sur l'article 33, ils ont fait remarquer que la suspension du service commercial résultait d'un cas de force majeure ; qu'elle s'imposait par la nécessité de ne pas gêner les opérations militaires et de ne faire tomber entre les mains de l'ennemi, ni personnel, ni matériel, ni marchandises ; et que, dès lors, les Compagnies ne pouvaient prétendre à aucun dédommagement et devaient être assimilées aux industriels contraints d'interrompre leurs relations commerciales dans les mêmes circonstances.

c. Règlement d'administration publique du 2 août 1877. — Le règlement d'administration publique prévu par l'article 32 de la loi du 3 juillet 1877 est intervenu le 2 août de la même année.

Aux termes de l'article 57 de ce règlement, quand il y a lieu de requérir la totalité des moyens de transport dont disposent une ou plusieurs Compagnies, cette réquisition est notifiée à chaque Compagnie par un arrêté spécial du Ministre des travaux publics.

En temps de guerre, les transports en deçà de la base d'opérations sont ordonnés par le Ministre de la guerre et exécutés par la Compagnie sous la direction de la Commission militaire supérieure des chemins de fer. Les transports au delà de la base d'opérations sont ordonnés par le général en chef et exécutés par les soins de la Direction militaire des chemins de fer de campagne, à l'aide d'un personnel spécial organisé militairement et d'un matériel fourni par les Compagnies (Art. 58).

En cas de réquisition totale, le prix des transports militaires effectués en deçà de la base d'opérations est payé conformément aux stipulations du cahier des charges ; s'il n'existe aucune stipulation à ce sujet, le prix est fixé à la moitié du tarif normal. La réquisition donne, soit au Ministre de la guerre et à la Commission militaire supérieure des chemins de fer, soit au général en chef et à la Direction militaire des chemins de fer de campagne, le droit d'utiliser, pour les besoins de l'armée, les dépendances des gares et de la voie et les fils télégraphiques des Compagnies, sans que cet emploi puisse donner lieu à aucune indemnité nouvelle (Art. 59).

Les dépendances des gares et de la voie ne peuvent être réquisitionnées,

en deçà de la base d'opérations, que par le Ministre de la guerre, sur l'avis de la Commission militaire supérieure des chemins de fer, et au delà de la base d'opérations, que par le général en chef, sur l'avis de la Direction militaire des chemins de fer de campagne (Art. 60).

Au delà de la base d'opérations, il n'est dû aux Compagnies, pour les transports effectués sur leurs réseaux, que la taxe de péage, fixée conformément au cahier des charges qui régit chacune d'elles (Art. 61).

L'emploi des machines, voitures et wagons provenant des Compagnies, dont la Direction militaire des chemins de fer de campagne peut avoir besoin, donne lieu à une indemnité de location, réglée conformément à un tarif à établir par décret rendu en Conseil d'État (Art. 62).

Le matériel affecté au service de la Direction militaire des chemins de fer doit être préalablement inventorié. L'estimation portée à l'inventaire sert de base à l'indemnité à allouer en cas de perte, de destruction ou d'avarie (Art. 63).

En cas de réquisition de combustibles, matières grasses et autres objets, par application de l'article 30 de la loi du 3 juillet 1877, les prix à percevoir par chaque Compagnie appelée à fournir ces objets se composent : 1° du prix d'achat de ces matières ; 2° des frais de transport sur les voies étrangères à la Compagnie qui les a fournis ; 3° des frais de transport sur le réseau exploité par ladite Compagnie, calculés sur le pied de 0 fr. 03 par tonne et par kilomètre (Art. 64).

2. **Traité entre le Ministre de la guerre, stipulant pour l'État, d'une part, et les Compagnies, d'autre part, relativement aux transports de la guerre.** — Nous avons vu précédemment que l'article 48 du cahier des charges prévoit des traités entre le Gouvernement et les Compagnies, dans l'intérêt des services publics.

Le Ministre de la guerre et les grandes Compagnies, ainsi que l'Administration des chemins de fer de l'État, sont liés par un traité de cette nature s'appliquant au matériel, aux denrées et aux approvisionnements de toute espèce, que le département de la guerre a à expédier, soit des magasins et établissements de l'État, soit des magasins et établissements des fournisseurs après réception par l'Administration.

3. **Division des transports militaires.** — Dans la suite de ce chapitre, nous distinguerons les transports militaires par chemins de fer en transports ordinaires (ayant lieu à l'intérieur et pouvant être exécutés sans troubler l'exploitation commerciale) et transports stratégiques (ayant pour objet les déplacements par grandes masses de troupes et de matériel de

guerre, combinés de manière à opérer la concentration rapide de ces masses sur un ou plusieurs points déterminés, et ayant pour conséquence de restreindre ou de supprimer complètement, sur une ou plusieurs lignes, le service ordinaire de l'exploitation).

Les transports ordinaires, ceux sur lesquels nous avons particulièrement à insister, comprennent, en temps de paix : 1° le transport des militaires voyageant isolément; 2° celui des troupes et de leur matériel par les trains ordinaires de l'exploitation; 3° celui des troupes et de leur matériel par des trains spéciaux ajoutés au service journalier du chemin de fer; 4° celui du matériel, des denrées et des approvisionnements, en vertu des traités entre l'État et les Compagnies.

En cas de mobilisation ou de guerre, ils concourent, dans les conditions et les limites déterminées par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, aux mouvements isolés et aux opérations de concentration qui sont prescrites sur les réseaux ou lignes dont tous les moyens de transport ont été requis par le Gouvernement.

---

§ 2. — TRANSPORTS ORDINAIRES

1. Historique de la réglementation de détail pour les transports ordinaires des militaires ou marins, de leurs bagages et de leurs chevaux, conformément à l'article 54 du cahier des charges. — Des débats prolongés se sont élevés entre l'Administration et les Compagnies sur l'étendue des obligations imposées aux concessionnaires par l'article 54 du cahier des charges.

Le Ministre des travaux publics avait pris, le 31 décembre 1859, après avis d'une Commission mixte, un premier arrêté qui était destiné à préciser la portée de l'article 54. Mais cet arrêté fit immédiatement l'objet de recours de la part des Compagnies, qui s'adressèrent tout à la fois au Conseil de préfecture, pour lui demander l'interprétation du cahier des charges, et directement au Conseil d'État, pour solliciter l'annulation de mesures qu'elles considéraient comme entachées d'excès de pouvoirs.

Des décrets au contentieux, du 16 août 1862, rejetèrent les recours introduits directement devant le Conseil d'État. L'arrêté ministériel ne faisait, en effet, nul obstacle à ce que les Compagnies se pourvussent devant l'autorité compétente, pour établir que l'Administration avait méconnu le sens et la portée des contrats de concession et pour obtenir la réparation du préjudice qui leur aurait été causé; il ne pouvait donc être entaché d'excès de pouvoirs.

Mais un décret ultérieur du 26 août 1865, intervenu sur l'appel des Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, contre l'arrêté du Conseil de préfecture de la Seine, en date du 23 juillet 1863, donna gain de cause aux Compagnies sur la plupart de leurs réclamations. Peu de jours auparavant, le 8 août 1865, le Conseil d'État avait également accueilli la requête des deux Compagnies du Nord et de l'Est sur un point particulier.

A la suite de ces décisions de la juridiction administrative, le Ministre des travaux publics annula l'arrêté du 31 décembre 1859 et lui substitua celui du 15 juin 1866, auquel étaient joints trois états *A*, *B* et *C*, dont les deux premiers donnaient la liste des officiers, sous-officiers, soldats ou assimilés, devant jouir de la réduction, et le troisième, le nombre des chevaux attribués aux officiers et employés de tout grade, soit sur le pied de paix, soit sur le pied de guerre.

Depuis, quelques décisions contentieuses nouvelles et les transformations apportées à notre organisation militaire ont nécessité la refonte des

états annexés à l'arrêté de 1866 et certains changements au texte même de cet arrêté.

Aujourd'hui les principaux actes à consulter sont : 1° l'arrêté de 1866 et la circulaire interprétative de la même date ; 2° l'arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 14 août 1884, remplaçant les états de 1866 par de nouveaux états *A*, *A'*, *B*, *C* et *C'* ; 3° le règlement du 1er juillet 1874, modifié par décret du 29 octobre 1884, pour les transports militaires par chemins de fer.

2. Personnel appelé à bénéficier de la réduction prévue à l'article 54 du cahier des charges. — Il n'y a pas de distinction à faire entre le cas de transport pendant les périodes d'exploitation commerciale et celui de réquisition totale, au point de vue du personnel appelé à bénéficier, soit de la réduction du quart, soit de celle de moitié stipulée par l'article 54 du cahier des charges. Ce principe est rappelé par les articles 1 et 11 de l'arrêté ministériel du 15 juin 1866 et par la circulaire interprétative.

Le Ministère de la guerre et le Ministère de la marine comprennent, non seulement un personnel militaire proprement dit, mais encore un personnel civil : tels sont les employés civils des Administrations centrales, une partie des ouvriers employés dans les arsenaux, etc. Seul, le personnel militaire a le droit de profiter des taxes réduites. La ligne de démarcation entre les deux catégories n'étant pas très nettement délimitée et le Gouvernement ayant eu nécessairement une tendance à élargir autant que possible le cadre des immunités, la juridiction administrative a eu à statuer à diverses reprises sur des divergences d'interprétation entre les Ministres et les Compagnies. Le criterium le plus souvent indiqué est celui de l'applicabilité du Code de justice militaire ; les justiciables des conseils de guerre permanents seraient seuls considérés comme militaires ou marins, au sens de l'article 54 du cahier des charges. Si l'on se reporte aux décisions du Conseil d'État, statuant au contentieux, on n'y trouve pas ce criterium formulé explicitement. C'est ainsi que le décret du 26 août 1865 a refusé le bénéfice de la réduction à l'examinateur de classement et de sortie de l'École navale et aux ouvriers immatriculés dans les manufactures d'armes, poudrières, raffineries et fonderies de canons, parce qu'il « n'était « justifié d'aucune disposition de loi ou de règlement qui les assimilât aux marins ». Un arrêt du 19 janvier 1883 (Ministre de la marine contre Cies d'Orléans, de P.-L.-M., du Midi et du Nord) a déclaré l'article 54 applicable aux commis et écrivains des commissariats de la marine (assimilés aux marins par les décrets du 21 juin 1858 et du 27 juillet

1858), aux musiciens gagistes de la marine (assimilés par les décrets du 5 juin 1850 et du 21 juin 1858), et aux agents inférieurs des vivres (assimilés par le décret du 21 juin 1858, lorsque, désignés pour aller sur mer ou venant de débarquer, ils se rendent d'un port dans un autre); cet arrêt est fondé sur les décrets d'assimilation et sur la nature des fonctions remplies par les agents précités.

On peut encore consulter utilement un arrêté du Ministre des travaux publics en date du 15 mai 1882, admettant au quart du tarif les gardes-consignes affectés à la surveillance du matériel naval dans les ports et dans les établissements de la marine situés hors des ports. Les considérants de cet arrêt constatent qu'aux termes du décret du 27 mars 1882 ces agents forment un corps militaire ; que les règles de compétence, de hiérarchie et de discipline en vigueur pour les vétérans, les pompiers de la marine et les surveillants des prisons maritimes, leur sont applicables ; qu'ils sont liés au service en vertu d'un acte d'engagement et ont droit à toutes les prérogatives inhérentes à la qualité de militaires ; enfin qu'ils forment des compagnies commandées, dans chaque port, par un lieutenant de vaisseau, capitaine de compagnie. Parmi d'autres motifs, se retrouve celui qui est tiré du caractère de justiciables des conseils de guerre permanents.

Sans s'attacher exclusivement à ce caractère, on peut dire en termes généraux que l'Administration doit justifier, pour les agents qu'elle veut faire profiter de l'article 54 du cahier des charges, de lois ou de décrets les classant parmi les militaires ou marins ou les y assimilant.

Voici les états tels qu'ils ont été arrêtés, le 14 août 1884, avec de très légères modifications postérieures à leur rédaction.

ÉTAT A. — *Personnel ressortissant au département de la Guerre qui doit être admis, en tout temps, au bénéfice de la réduction de prix.*

Le Ministre de la Guerre et son État-Major.

OFFICIERS GÉNÉRAUX OFFICIERS SUPÉRIEURS OU ASSIMILÉS	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires assimilés	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés
Maréchaux de France. Généraux de division. Généraux de brigade. Colonels. Lieutenants-colonels. Chefs de bataillon. Chefs d'escadron. Majors.	Capitaines. Lieutenants. Sous-lieutenants. Chefs de musique. Élèves à l'École d'application d'artillerie et du génie. Élèves à l'École d'état-major, Élèves à l'École polytechnique. Élèves à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. Élèves à l'École de cavalerie de Saumur. Élèves à l'École militaire de Saint-Maixent (1).	Adjudants, chefs-armuriers et sous-chefs de musique. Sous-officiers et gendarmes. Maîtres-ouvriers des corps de troupe. Caporaux et brigadiers. Soldats, tambours, clairons, trompettes et enfants de troupe. Cavaliers de manège. Cavaliers de remonte. Sapeurs-pompiers de la ville de Paris.
Fonctionnaires du corps du contrôle. Intendants généraux. Intendants militaires. Sous-intendants militaires. Ingénieurs des poudres.	Adjoints à l'intendance.	Cantinières, vivandières et blanchisseuses commissionnées.
Commissaires du Gouvernement et rapporteurs près les conseils de guerre et les conseils de revision.	Substituts près les conseils de guerre et les conseils de revision.	Commis-greffiers, agents principaux, sergents-huissiers, appariteurs et sous-officiers de surveillance attachés aux parquets, prisons, pénitenciers et ateliers de condamnés, fusiliers et pionniers de discipline.
Médecin inspecteur général. Médecins et pharmaciens inspecteurs.	Médecins et pharmaciens majors de 2e classe. Médecins et pharmaciens aides-majors.	Élèves à l'École d'administration militaire de Vincennes.

(1) Voir la circulaire du Ministre des travaux publics, en date du 17 janvier 1885.

OFFICIERS GÉNÉRAUX OFFICIERS SUPÉRIEURS OU ASSIMILÉS	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires assimilés	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés
Médecins et pharmaciens principaux. Médecins et pharmaciens majors de 1re classe. Vétérinaires principaux.	Médecins et pharmaciens stagiaires, aides-majors de 2e classe à l'École d'application du Val-de-Grâce. Vétérinaires. Aides-vétérinaires.	
Officiers d'administration principaux des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement, des bureaux de l'intendance militaire, des subsistances militaires et de la justice militaire. Adjoints principaux de 1re classe du génie. Gardes principaux de 1re classe de l'artillerie.	Officiers d'administration et officiers-adjoints des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement, des bureaux de l'intendance militaire, des subsistances militaires et de la justice militaire. Adjoints principaux de 2e classe et adjoints du génie. Gardes principaux de 2e classe et gardes de l'artillerie. Contrôleurs d'armes.	Employés militaires de l'artillerie, du génie et des équipages militaires faisant partie des cadres de l'armée. Ouvriers d'État, sous-officiers stagiaires du génie, casernier, portiers-consignes, éclusiers militaires, artificiers, gardiens de batterie, maréchaux-des-logis, chefs-mécaniciens, gardes-parcs, maréchaux-ferrants, bourreliers, selliers, ouvriers en fer et bois, et ouvriers militaires de chemins de fer.
Interprètes principaux. Officiers supérieurs de l'hôtel des Invalides. Officiers généraux, fonctionnaires du contrôle, intendants généraux inspecteurs, intendants militaires, médecins-inspecteurs et pharmaciens-inspecteurs du service de santé du cadre de réserve.	Interprètes. Officiers de l'hôtel des Invalides.	Militaires de l'hôtel des Invalides.
Officiers de l'armée active en disponibilité ou en non-activité.	Officiers de l'armée active en disponibilité ou en non-activité.	Militaires de l'armée active en congé, lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.

OFFICIERS GÉNÉRAUX OFFICIERS SUPÉRIEURS OU ASSIMILÉS	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires assimilés	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS CAPORAUX, SOLDATS et agents assimiés
NOTA. — Les officiers en retraite ne sont pas compris, sauf l'exception ci-après :	NOTA. — Les officiers en retraite ne sont pas compris, sauf l'exception ci-après :	
Colonels, lieutenants-colonels, chefs de bataillon, majors du cadre d'activité. démissionnaires ou en retraite, commandant un bureau de recrutement.	Capitaines, lieutenants, sous-lieutenants, du cadre d'activité, démissionnaires ou en retraite, employés dans un bureau de recrutement.	
	Capitaines-majors et officiers-adjoints de l'armée territoriale.	Sous-officiers de l'armée territoriale soldés d'une manière permanente.
Khalifats, bach-aghas et aghas exerçant un commandement en territoire militaire.	Kaïds, cheiks, exerçant un commandement en territoire militaire.	Cavaliers et fantassins auxiliaires indigènes.

ÉTAT A. — *Personnel ressortissant au département de la Guerre, qui doit être admis, dans certaines circonstances déterminées, au bénéfice de la réduction de prix.*

OFFICIERS SUPÉRIEURS OU ASSIMILÉS		OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires ou assimilés		ADJUDANTS SOUS-OFFICIERS CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés	
Lieutenants-colonels et chefs de bataillon de l'armée territoriale (1).	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Capitaines, lieutenants et sous-lieutenants de l'armée territoriale.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.	Sous-officiers, caporaux, brigadiers, tambours, clairons, soldats de l'armée territoriale.	En cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.
Directeurs et chefs de service de la télégraphie militaire.	id.	Chefs de section, chefs de poste et télégraphistes de la télégraphie militaire.	id.	Ouvriers de la télégraphie militaire.	id.
		Capitaines, lieutenants et sous-lieutenants des compagnies de chasseurs forestiers.	id.	Sous-officiers, caporaux, clairons et chasseurs du corps forestier.	id.
Chefs de bataillon commandant un bataillon de douanes.	id.	Capitaines et lieutenants des compagnies de douaniers.	id.	Sous-officiers, caporaux, tambours et clairons du corps des douanes et douaniers.	id.

Officiers de réserve et de l'armée territoriale se rendant à des réunions d'instruction ou allant faire leur stage.

Officiers, sous-officiers et soldats, fonctionnaires et employés militaires de tout grade des réserves de l'armée active et de l'armée territoriale, en cas de mobilisation, de manœuvres ou de revues.

Hommes de la réserve de l'armée active et de l'armée territoriale, appelés à se présenter devant les commissions spéciales de réforme.

Corps spéciaux formés en vertu de décrets et conformément à l'article 8 de la loi du 24 juillet 1873, telles que, par exemple, les agents de la trésorerie et des postes, les sergents de ville, les corps de volontaires autorisés, etc., en cas de guerre seulement.

(1) Les officiers de l'armée territoriale n'ont droit au quart du tarif que lorsqu'ils sont convoqués, conformément aux règlements en vigueur, par les généraux commandant les corps d'armée (Voir la circulaire du Ministre de la guerre, en date du 19 janvier 1885, et celle du Ministre des travaux publics, en date du 28 février 1885.

ÉTAT B. — *Personnel ressortissant au département de la Marine, qui doit être admis au bénéfice de la réduction de prix.*

Le Ministre de la Marine et son État-Major.

DÉSIGNATION des CORPS	OFFICIERS généraux OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés	OFFICIERS depuis LE GRADE DE CAPITAINE ou de LIEUTENANT DE VAISSEAU et assimilés	EMPOYÉS MILITAIRES OFFICIERS MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, MARINS Soldats et agents assimilés
Corps de la marine.	Amiral. Vice-amiral. Contre-amiral. Capitaine de vaisseau. Capitaine de frégate.	Lieutenant de vaisseau. Enseigne de vaisseau. Aspirant.	
Mécaniciens de la flotte.	Mécanicien en chef	Mécanicien principal.	
Génie maritime.	Inspecteur général Directeur des constructions navales Ingénieur.	Sous-Ingénieur. Élève.	
Ingénieurs hydrographes.	Ingénieur en chef. Ingénieur.	Sous-Ingénieur. Élève.	
Commissariat de la marine.	Commissaire général. Commissaire. Commissaire adjoint.	Sous-commissaire Aide-commissaire Élève-commissaire.	
Agents du commissariat de la marine.	Agent principal.	Agent. Sous-agent. Commis. Écrivain.	
Inspection des services administratifs et financiers de la marine et des colonies.	Inspecteur en chef. Inspecteurs. Inspecteur adjoint.		
Personnel administratif des directions de travaux.	Agent administratif principal.	Agent administratif. Sous-agent administratif. Commis. Écrivain.	

DÉSIGNATION des CORPS	OFFICIERS généraux OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés	OFFICIERS depuis LE GRADE DE CAPITAINE ou de LIEUTENANT DE VAISSEAU et assimilés	EMPLOYÉS MILITAIRES OFFICIERS MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, MARINS Soldats et agents assimilés
Comptables des matières.	Agent comptable principal.	Agent comptable. Sous-agent comptable. Commis de comptabilité.	Magasinier. Écrivain. Distributeur.
Service des manutentions de la marine.	Agent de manutention principal.	Agent de manutention. Sous-agent de manutention.	
Corps de santé de la marine.	Inspecteur général Directeur du service de la santé. Médecin ou pharmacien inspecteur. Médecin ou pharmacien en chef. Médecin ou pharmacien professeur. Médecin ou pharmacien principal.	Médecin ou pharmacien. Aide-médecin ou aide-pharmacien. Médecin ou pharmacien auxiliaire. Aide-médecin ou aide-pharmacien auxiliaire.	
Tribunaux maritimes et conseils de guerre.	Commissaire rapporteur. Commissaire du gouvernement.	Rapporteur. Greffier. Commis-greffier.	
Aumônerie de la marine.		Aumônier.	
École navale.	Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe. Élève de l'École navale.	
École d'hydrographie.	Examinateur. Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe.	
Trésoriers des Invalides.	Trésorier général. Trésorier de 1re classe.	Trésorier de 2e ou de 3e classe.	

DÉSIGNATION des CORPS	OFFICIERS généraux OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés	OFFICIERS depuis LE GRADE DE CAPITAINE ou de LIEUTENANT DE VAISSEAU et assimilés	EMPLOYÉS MILITAIRES OFFICIERS MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, MARINS Soldats et agents assimilés
Équipages de la flotte.		Chef de musique des divisions.	Premier maître, maître, second maître, quartier-maître de toute spécialité ou profession (manœuvre, canonnage, torpilleur, mousqueterie, timonerie, mécanicien, fourrier, charpentier, voilier, calfat. commis aux vivres, magasinier, infirmier, tambour et clairon); pilote breveté, pilote côtier; fourrier chef, fourrier ordinaire, élève mécanicien, ouvrier mécanicien, matelot, novice, apprenti marin, mousse et pupille; sous-chef de musique des divisions, chef ou sous-chef de musique du bord. maître musicien, second maître, quartier-maître musicien, matelot musicien, élève musicien, second maître tailleur. second maître cordonnier, quartier-maître distributeur, quartier-maître tonnelier, quartier-maître boulanger, quartier-maître coq, matelot distributeur, matelot tonnelier, matelot boulanger, matelot coq.
Marins vétérans.			Adjudant principal des mouvements du port. Premier maître vétéran, maître vétéran, second maître vétéran, quartier-maître vétéran, matelot vétéran, premier maître mécanicien vétéran, maître mécanicien vétéran, second maître mécanicien vétéran, quartier-maître mécanicien vétéran, matelot mécanicien vétéran.
Pompiers de la marine.			Chef pompier, maître pompier, sergent pompier, caporal pompier, pompier ordinaire.
Troupes de la marine (Gendarmerie, artillerie, infanterie).	Général de division Général de brigade Colonel. Lieutenant-colonel. Chef de bataillon ou d'escadron et major.	Capitaine. Lieutenant. Sous-lieutenant. Chef de musique. Vétérinaire. Aide-vétérinaire.	Sous-officier, chef et sous-chef artificier, caporal ou brigadier, gendarme maritime, soldat, enfant de troupe, cantinière, vivandière et blanchisseuse commissionnées. Maître ouvrier. Sous-chef de musique, chef et sous-chef de fanfare.

DÉSIGNATION des CORPS	OFFICIERS généraux OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés	OFFICIERS depuis LE GRADE DE CAPITAINE ou de LIEUTENANT DE VAISSEAU et assimilés	EMPLOYÉS MILITAIRES OFFICIERS MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, MARINS, Soldats et agents assimilés.
Employés de l'artillerie de la marine.	Garde principal d'artillerie de 1re classe.	Garde principal d'artillerie de 2e classe. Garde d'artillerie. Garde auxiliaire.	Gardien de batterie; garde stagiaire.
Armuriers de la marine.			Chef armurier, maître armurier, second maître armurier, quartier-maître armurier, ouvrier armurier.
Agents de surveillance des arsenaux et établissements pénitentiaires			Garde-consigne major. Garde-consigne. Garde-consigne ambulant. Surveillant principal. Surveillant chef de travaux. Surveillant chef. Surveillant.
Divers.	Officiers généraux en disponibilité ou en réserve, Officiers supérieurs et assimilés en non-activité. NOTA. — Les officiers en retraite ne sont pas compris.	Officiers et assimilés en non-activité. NOTA. — Les officiers en retraite ne sont pas compris.	Marins en disponibilité. Marins ou militaires en congé renouvelable, lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.
Réserve de l'armée de mer.	Officiers et assimilés se rendant à des réunions d'instruction ou allant faire un stage. Officiers et assimilés, marins, militaires et assimilés, en cas de mobilisation et d'appel pour exercices ou revues. Marins, militaires et assimilés, en cas de convocation devant les commissions de réforme.		

3. **Réductions bénévoles accordées par les Compagnies.** — Aux catégories énumérées dans l'arrêté du 14 août 1884, il faut en ajouter d'autres que les Compagnies ont admises bénévolement à jouir de certaines diminutions :

a. Anciens militaires, titulaires d'une gratification renouvelable et convoqués devant les commissions de réforme chargées de statuer sur leur maintien ou leur élimination : quart du tarif sur le réseau d'État; demi-

tarif sur les autres réseaux (Voir, pour la forme de l'ordre de convocation, la circulaire du Ministre des travaux publics, en date du 21 septembre 1883);

b. Anciens marins ou militaires des troupes de la marine dans le même cas : mêmes réductions (Voir la circulaire du Ministre des travaux publics du 14 janvier 1884 et celle du Ministre de la marine du 2 août 1884);

c. Professeurs des écoles d'enfants de troupe : demi-tarif;

d. Personnel enseignant de diverses écoles de la Marine : demi-tarif (Circulaire du Ministre des travaux publics du 17 septembre 1884);

e. Élèves de l'école de dessin du dépôt de la guerre : demi-tarif;

f. Élèves du Prytanée militaire de La Flèche : demi-tarif;

g. Anciens militaires et marins hospitalisés aux frais de l'État et dont les blessures ou les infirmités nécessitent l'emploi des eaux thermales : demi-tarif.

4. **Nombre des chevaux attribués aux officiers, assimilés et employés militaires de tous grades.** — Deux états *C* et *C'*, annexés à l'arrêté du Ministre des travaux publics en date du 14 août 1884, déterminent le nombre des chevaux dont les officiers, assimilés et employés militaires de tous grades peuvent être pourvus, soit d'une manière permanente, soit dans certaines circonstances déterminées.

La reproduction de ces états présenterait trop peu d'intérêt et serait trop longue pour être entreprise ici.

5. **Bagages.** — Les militaires ou marins voyageant isolément et porteurs d'un titre régulier, aussi bien que les militaires ou marins voyageant en corps, ont droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages par homme (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 17. — Arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 31 mai 1879).

L'excédent est taxé au prix réduit fixé par le cahier des charges. Cette réduction n'est d'ailleurs applicable qu'à l'armement personnel et aux effets d'habillement et autres menus objets à l'usage des militaires ou marins (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 17; — circulaire du 15 juin 1866; — décret au contentieux du 26 août 1865).

Dans un litige entre la Compagnie de P.-L.-M. et le Ministre de la guerre, le conseil de préfecture de la Seine a jugé, le 31 mai 1879, que « le bagage des militaires voyageant en corps comprend, outre les objets « qui leur appartiennent à titre privé et ceux qui leur ont été distribués « par l'État, les effets de rechange et outils transportés avec eux, bien « qu'ils n'aient pas été distribués et immatriculés au nom de chacun d'eux, « mais à la condition qu'ils appartiennent au magasin du corps et soient af-

« fectés aux militaires mêmes qu'ils suivent ». Le Conseil d'État a confirmé cet arrêté, le 8 mai 1885. Il s'agissait de vêtements destinés aux hommes, au fur et à mesure des besoins du remplacement, ainsi que d'outils destinés à être mis à leur disposition.

La cour d'Aix a décidé, le 3 janvier 1855, que, lorsqu'un militaire voyage avec sa famille, il peut s'attribuer tout l'excédent de bagages, après déduction du poids attribué en franchise à chacun des membres de la famille.

On pourra consulter utilement les circulaires du Ministre de la guerre, en date des 6 janvier 1873, 27 décembre 1875 et 31 décembre 1879.

Nous devons encore noter que le chargement des voitures de cantinières est considéré comme bagages (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 19).

6. Règles diverses relatives au transport des militaires isolés. — *a.* Autorités compétentes pour ordonner ou autoriser le transport des isolés. — Les règlements militaires et maritimes désignent les autorités qui ont le droit d'ordonner les mouvements d'isolés et de leur délivrer ou faire délivrer des ordres de mouvement, feuilles de route, sauf-conduits, etc. (1).

b. Feuilles de route. — La feuille de route, qui est le titre le plus fréquent, doit indiquer le grade du militaire. Elle contient, en outre, l'indication de la spécialité du titulaire ; mais c'est là une mesure qui ne touche pas directiment au service du transport et qui a été édictée exclusivement dans l'intérêt de l'ordre et de la discipline (Circulaire du Ministre des travaux publics du 25 avril 1863).

Par différentes circulaires, le Ministre de la guerre s'est efforcé de prévenir les abus qui se commettaient, à l'aide des feuilles de route, pour faire bénéficier des tarifs militaires des personnes n'y ayant pas droit 1er juillet 1861, 20 octobre 1862, 16 octobre 1865). Les faits de cette nature peuvent d'ailleurs être réprimés par l'application de peines disciplinaires et donner lieu à des poursuites, en vertu des articles 156 et suivants du Code pénal.

(1) L'arrêté ministériel du 15 juin 1866 désigne les fonctionnaires de l'Administration centrale dûment autorisés, ceux de l'intendance ou du commissariat de la marine, les chefs de corps ou de détachement, les commandants de place, les sous-préfets et les maires. Un arrêté du Ministre des travaux publics du 31 décembre 1868 y a ajouté les commandants de dépôts de recrutement et de réserve. (Voir aussi une circulaire du Ministre des travaux publics du 13 octobre 1883, portant que les aumôniers militaires des hôpitaux reçoivent leur titre de route des médecins, chefs de service.)

La feuille de route ou le titre qui la supplée sont considérés comme nuls lorsqu'ils sont périmés et ne donnent pas droit, dans ce cas, à la réduction du tarif (Décret au contentieux du 26 août 1865 ; — arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 6).

Le titre de route doit être exhibé à toute réquisition par les porteurs de billets militaires qui ne sont pas en uniforme. Au contraire, les Compagnies ne doivent pas en exiger la présentation en cours de route, quand les militaires sont en uniforme (Circulaire du Ministre de la guerre du 20 octobre 1862 ; — arrêté du Conseil de préfecture de la Seine du 23 juillet 1863 ; — arrêté du Ministre des travaux publics du 15 juin 1866, art. 7).

La feuille de route peut servir pour un voyage aller et retour. Quand il y est apposé des visas nouveaux par l'autorité compétente, chacun de ces visas constitue une feuille de route nouvelle donnant droit à un nouveau voyage (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 2).

La direction que le titulaire doit prendre est indiquée sur la feuille de route et par les visas successifs (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 2). L'autorité militaire n'est d'ailleurs nullement obligée de tracer un itinéraire invariable au porteur de la feuille de route ; elle peut au contraire lui laisser la faculté de choisir, entre plusieurs directions, celle qui lui conviendrait le mieux, fût-ce la plus longue (Circulaire du Ministre des travaux publics du 15 juin 1866). Des changements de direction peuvent être ordonnés, en cours de route, au moyen de visas de l'autorité compétente (Décret au contentieux du 26 août 1865). Dans une espèce particulière, la Cour de cassation a décidé, le 12 novembre 1873 (Cie de P.-L.-M. contre de Talencé), que les Compagnies ne pouvaient se refuser à délivrer un billet pour un itinéraire autre que l'itinéraire le plus direct, s'il devait en résulter une diminution dans la durée du voyage.

Les arrêts en cours de route sont facultatifs, et un nouveau visa ne saurait être exigé des militaires ou marins, quand ils reprennent le train après ces arrêts (Circulaire du Ministre des travaux publics du 15 juin 1866).

c. Titres tenant lieu de feuille de route. — La feuille de route peut être suppléée par d'autres titres, tels que sauf-conduits, congés, permissions, ordres de service, cartes personnelles délivrées à certains officiers ou fonctionnaires et valables dans l'étendue de leur commandement ou de leur circonscription, ordres d'appel, ordres de route, ordres de service des officiers pour le cas de mobilisation, récépissés de livrets individuels pour les hommes temporairement démunis de leur livret en cas d'appel ou de mobilisation, mentions sur le livret (Arrêtés du Ministre des travaux publics du 15 juin 1866, du 31 décembre 1868, du 15 avril 1876 ; —

circulaires du Ministre de la guerre du 11 août 1883 et du 21 septembre 1883; — circulaire du Ministre des travaux publics du 10 mai 1884; — circulaire du Ministre de la guerre du 5 mars 1886; — circulaire du Ministre des travaux publics du 15 avril 1886).

Les militaires isolés peuvent aussi présenter à la Compagnie des bons de chemin de fer (Art. 13 et 19 du règlement des 1er juillet 1874 — 29 octobre 1884). Ces bons remplacent les anciennes réquisitions, dont l'établissement était prescrit par la décision du Ministre de la guerre en date du 6 novembre 1855. Quand il en est fait usage, la Compagnie, au lieu de recevoir au guichet le prix des places, en est ultérieurement payée par les soins de l'Intendance militaire.

d. Dispositions spéciales aux gendarmes. — Les sous-officiers et commandants de brigade de gendarmerie sont admis au bénéfice de la réduction, sur la simple déclaration écrite qu'ils voyagent pour cause de service (Circulaire du Ministre des travaux publics du 21 septembre 1849 et arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 5).

e. Classes accessibles aux officiers, sous-officiers et soldats. — Les officiers et assimilés sont admis à voyager dans les voitures de première classe. Les sous-officiers des armées de terre et de mer, les officiers-mariniers, les soldats et agents de même rang, en uniforme, ne sont admis à voyager à prix réduit que dans les voitures de 2e et de 3e classe, sauf autorisation formelle donnée par l'autorité militaire et expressément mentionnée sur la feuille de route ou sur le titre qui la supplée (Arrêté du Ministre des travaux publics du 15 juin 1866, article 8, et arrêté modificatif du 20 décembre 1873). Sauf l'exception qui vient d'être relatée, les Compagnies sont tenues de refuser des billets de 1re classe aux sous-officiers, officiers-mariniers, soldats et agents de même rang en uniforme, quand bien même ceux-ci les réclameraient sous leur responsabilité personnelle ou offriraient de payer place entière ; mais elles doivent satisfaire aux demandes de billets de 1re classe à prix réduit qui leur seraient adressées par les sous-officiers, officiers-mariniers, soldats et agents de même rang en habit bourgeois (Art. 9). Les officiers et assimilés, soit en uniforme, soit en habit bourgeois, peuvent occuper, si bon leur semble, des places autres que celles de 1re classe (Art. 10).

Ces mesures de discipline ne constituent pas, à proprement parler, une aggravation de charges pour les Compagnies ; elles échappent à la censure du conseil de préfecture (Décret au contentieux du 26 août 1865).

Les élèves-officiers de toutes les écoles militaires, sans distinction, sont

assimilés aux officiers, au point de vue du transport en 1re classe (Circulaire du Ministre des travaux publics du 17 janvier 1885).

f. Admission des militaires dans les trains rapides. — La nécessité de ne point surcharger les trains rapides a conduit les Compagnies à exclure de certains d'entre eux les voyageurs à prix réduit. L'Administration a cru, pendant de longues années, devoir tolérer cette exclusion. Mais, par une circulaire du 13 septembre 1884, le Ministre des travaux publics, généralisant une mesure concertée en 1863 entre le Ministre de la guerre et la Compagnie d'Orléans, a invité les Compagnies à admettre dorénavant dans les trains rapides les voyageurs et marins voyageant isolément ou en détachement, d'un effectif inférieur à 21 hommes. Toutes les restrictions ont même été supprimées depuis 1886.

Des dispositions ont été prises d'un commun accord entre le Ministre de la guerre et les Compagnies, pour éviter les encombrements que pourrait provoquer l'application de cette mesure (Circulaire du Ministre des travaux publics du 20 juillet 1886).

g. Places de luxe. — Tout militaire ou marin qui demande à occuper une place de luxe paie le tarif de la 1re classe et, de plus, le supplément intégral exigé pour les places de cette nature (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 18). Cette disposition est rappelée dans les tarifs spéciaux.

h. Conditions de transport des chevaux a prix réduit. — Les chevaux ne sont expédiés à prix réduit que s'ils sont accompagnés, soit de leurs cavaliers, soit des cavaliers ou ordonnances chargés de les conduire, s'il s'agit de chevaux de remonte ou de chevaux appartenant à des officiers (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 23). Cette condition est absolue (Décret au contentieux du 26 août 1865).

L'applicabilité de l'article 54 du cahier des charges aux chevaux de remonte a été contestée ; on a soutenu en effet que ces chevaux n'étaient pas affectés au service d'un militaire déterminé. Mais cette prétention a été repoussée par le Conseil d'État, le 5 mars 1880. Toutefois, le Conseil a décidé en même temps que la réduction devait profiter à un cheval seulement par cavalier de remonte, tandis que l'arrêté ministériel de 1866 (Art. 23) se bornait à prescrire un cavalier de conduite pour trois chevaux.

La réduction de tarif est incontestablement acquise à tous les chevaux qui sont réglementairement attribués à chaque officier, alors même que ces chevaux seraient accompagnés d'un seul militaire (1).

(1) Arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 30 mai 1883.

Pour la troupe, chaque cheval doit être en général accompagné d'un militaire. Cependant il y a des armes où, normalement, un soldat a plusieurs chevaux à conduire. Le conseil de préfecture de la Seine a jugé avec raison, le 30 mai 1883, que dans ce cas la réduction était applicable à l'ensemble des chevaux affectés à chaque militaire, pourvu que celui-ci les accompagnât. Il a appliqué ce principe aux conducteurs de l'artillerie, du train de l'artillerie, du génie, des équipages militaires et des pontonniers, dont le service s'effectue au moyen de deux chevaux faisant partie de leur armement et formant avec eux, dans l'organisation militaire, un tout indivisible.

La dénomination d'ordonnance, employée dans l'arrêté ministériel du 15 juin 1866, doit s'entendre du soldat attaché au service de l'officier et non d'un domestique civil. Les chevaux d'un officier ne jouiraient pas du bénéfice de l'article 54, s'ils étaient accompagnés par un serviteur de cette dernière catégorie (Cour de cassation, 14 août 1877, Cie d'Orléans contre Humann).

Les chevaux des cantinières commissionnées sont soumis au même régime que ceux de la troupe (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 19; — arrêté du conseil de préfecture de la Seine, 23 juillet 1863).

Dans tous les cas, les chevaux devant voyager avec le militaire à l'usage duquel ils sont affectés ne peuvent bénéficier de la réduction que s'ils sont transportés en grande vitesse (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 19 et 23).

i. Observations sur les voitures particulières et les voitures de cantinières. — Les voitures particulières appartenant à des militaires ou marins ne sauraient être considérées comme faisant partie de leurs bagages, dans le sens de l'article 54 du cahier des charges. Elles doivent donc être taxées au prix du tarif ordinaire (Arrêté ministériel de 1866, art. 20).

Le tarif du cahier des charges dispose que, lorsque les voitures sont transportées en grande vitesse, deux ou trois personnes, suivant la nature des véhicules, peuvent y voyager gratuitement, et que les voyageurs excédant ce nombre, qui y prennent place, paient la taxe de la 2e classe. Le Ministre des travaux publics, prévoyant dans l'article 21 de son arrêté de 1866 l'application de cette clause, a décidé que les voyageurs militaires excédant le nombre admis au transport gratuit conserveraient le bénéfice de leur qualité et jouiraient de la réduction militaire appliquée aux places de 2e classe. S'il y a, par exemple, quatre personnes, dont trois civils et un militaire, dans une voiture pouvant recevoir gratuitement trois personnes,

le militaire paiera le prix de la 2e classe réduit dans la proportion légale.

Les voitures de cantinières faisant partie du matériel de l'armée sont soumises aux mêmes conditions de tarif que ce matériel. Toutefois, comme nous l'avons déjà indiqué, le chargement placé sur ces voitures est taxé comme bagages, sans préjudice de la gratuité acquise jusqu'à 30 kilogrammes par voyageur (Arrêté ministériel de 1866, art. 19).

j. Frais accessoires. — La réduction de tarif stipulée dans l'article 54 du cahier des charges ne s'applique pas aux frais accessoires de chargement et de déchargement mentionnés en l'article 51. L'Administration militaire doit donc, de même que les militaires et ouvriers, subir le tarif fixé pour le public. Il en serait ainsi, alors même que les militaires, sans en être requis, auraient procédé eux-mêmes au chargement et au déchargement (Décrets au contentieux du 8 août 1865, du 26 août 1865 et du 5 août 1868; — arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 24).

Une difficulté s'est élevée entre le Ministre de la guerre et les Compagnies de l'Est et du Midi, concernant les frais de chargement et de déchargement des chevaux empruntant plusieurs réseaux sans transbordement. Le Ministre ne voulait acquitter ces frais qu'une fois. Mais l'arrêté ministériel du 30 avril 1862 sur les frais accessoires n'ayant pas prévu cette perception unique (comme il l'avait fait au contraire pour l'enregistrement et la manutention des marchandises en petite vitesse), le conseil de préfecture de la Seine a donné gain de cause aux Compagnies (Arrêté du 4 juin 1878). A la suite de cette décision et sur la demande de son collègue de la Guerre, le Ministre des travaux publics a avisé les Compagnies de son intention d'introduire dans le tarif des frais accessoires de grande vitesse la disposition suivante : « Chevaux et bagages. — Pour les expéditions emprun-« tant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, les frais de « manutention (chargement et de déchargement) ne sont perçus qu'une « seule fois à l'expédition primitive et à la destination définitive. » Cette modification a soulevé des objections et n'a pas été réalisée.

k. Minimum de perception. — Pour les transports de la Guerre et de la Marine, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10, soit qu'il s'agisse d'expéditions soumises au minimum légal de 0 fr. 40, soit qu'il s'agisse de celles dont le minimum a été abaissé à 0 fr. 25 par les Compagnies elles-mêmes (Arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 25).

l. Droit des militaires de profiter des tarifs réduits exceptonnellement au-dessous du quart du maximum légal. — Les prix relatifs aux

transports militaires sont calculés sur le tarif maximum et non sur les tarifs généraux ou spéciaux.

Si exceptionnellement les Compagnies instituaient certains tarifs inférieurs au quart du maximum légal, elles ne sauraient évidemment en refuser le bénéfice aux militaires ou marins, sans aller à l'encontre des intentions de l'auteur du cahier des charges, qui a entendu réserver un traitement privilégié à cette catégorie de citoyens.

m. Avis a donner aux administrations de chemins de fer par l'autorité militaire. — Afin d'éviter les encombrements au moment de l'appel des jeunes soldats, de l'appel ou du renvoi des réserves et de l'armée territoriale, de la libération des classes, du départ et du retour simultanés d'un nombre de permissionnaires supérieur à 50, l'autorité militaire fait parvenir des avis circonstanciés, tant à l'administration centrale des Compagnies qu'à leurs représentants locaux (Règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884, art. 20 et 21).

n. Mesures d'ordre diverses. — En vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les règlements sur le service de marche, les commissaires de surveillance administrative ont autorité sur les militaires isolés qui auraient perdu la direction indiquée par leur feuille de route, ou qui ne seraient porteurs d'aucune pièce. Si les militaires isolés se trouvent en dehors de la direction qu'ils auraient dû suivre et si leur bonne foi est reconnue par le commissaire et le chef de gare, la Compagnie les remet gratuitement à l'embranchement où l'erreur a été commise et le commissaire constate l'incident sur la feuille de route.

Si l'irrégularité provient du fait intentionnel de l'homme ou si celui-ci se déclare sans ressources pour voyager jusqu'à destination, le commissaire le remet entre les mains de la gendarmerie ou de l'autorité militaire locale.

Dans le cas où le militaire déclare avoir perdu sa feuille de route, le commissaire le remet entre les mains de l'autorité militaire ou lui délivre un sauf-conduit valable jusqu'à la résidence du sous-intendant le plus voisin, dans la direction que l'homme déclare avoir à suivre.

Des postes commandés par un officier peuvent être installés dans les gares, sur la demande des Compagnies à l'autorité militaire locale, pour assurer le bon ordre dans les salles et sur les quais d'embarquement.

Les abords des gares sont, en outre, dans les grands centres de population et dans le voisinage des camps, l'objet d'un service spécial de surveillance militaire.

Enfin, toutes les fois que les circonstances le permettent, les hommes

isolés sont groupés sous la conduite d'un ou plusieurs sous-officiers qui les mènent à la gare et les maintiennent en ordre jusqu'au moment du départ (Règlement de 1874-1884, art. 22 et suivants).

7. **Règles diverses relatives au transport des corps et des détachements.** — *a.* Renvoi a certaines règles déja exposées pour le transport des militaires isolés. — Parmi les règles que nous avons déjà indiquées pour le transport des militaires isolés, il en est qui sont applicables au transport des détachements et des corps. Ce sont celles qui concernent les conditions de transport des chevaux, des voitures particulières et des voitures de cantinières, les frais accessoires, le minimum de perception.

Il est en outre des règles spéciales, que nous allons passer rapidement en revue.

b. Autorités compétentes pour ordonner le transport des corps et des détachements. — Le Ministre de la guerre et les généraux commandant les corps d'armée ont seuls qualité pour ordonner le transport par chemin de fer des corps ou détachements de l'armée de terre.

Le Ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont les mêmes pouvoirs pour la marine.

Ces autorités supérieures peuvent déléguer leurs pouvoirs, sous leur responsabilité personnelle, mais en spécifiant avec précision les limites dans lesquelles les délégués ont à se mouvoir (Règlement de 1874-1884, art. 6, 8 et 170).

c. Transport des détachements par les trains ordinaires de l'exploitation. — Quand le transport des hommes, des chevaux, des bagages et des voitures n'exige pas l'emploi de plus de huit véhicules, l'autorité militaire peut se servir, au même titre que le public, des trains de l'exploitation renfermant des voitures de toutes classes. Si l'addition de ces véhicules conduit à une composition de train supérieure à la composition normale, la Compagnie double le train, sans qu'il en résulte pour l'Administration de la guerre l'obligation de payer un train spécial.

Hors le cas d'urgence, l'expédition de tout détachement de plus de 50 hommes, ainsi que de tout détachement ayant des chevaux ou des voitures, doit être demandée à la gare de départ par l'envoi d'un *avis de transport*, 24 heures au moins avant l'heure fixée pour l'embarquement. La même règle est applicable aux détachements devant traverser Paris, quel que soit leur effectif.

Une fois accepté par les Compagnies, un détachement ne peut être scindé en route pour être réparti dans des trains différents.

Les détachements doivent être pourvus d'une feuille de route collective ; leur chef est, en outre, porteur de bons de chemin de fer.

Des dispositions particulières sont prises pour la traversée de Paris. Cette traversée a lieu, le cas échéant, au moyen d'omnibus pour les détachements de 20 hommes et au-dessous, sans matériel ni chevaux, et au moyen de trains spéciaux sur le chemin de fer de Petite-Ceinture pour les détachements ayant un effectif de plus de 20 hommes ou voyageant avec matériel et chevaux (1). La gare de départ doit aviser télégraphiquement, 24 heures à l'avance, la gare d'arrivée à Paris.

Des avis télégraphiques successifs sont envoyés également aux gares de jonction, pour éviter les retards par suite de l'insuffisance du nombre des véhicules dans les trains de correspondance normale.

Sauf le cas de nécessité absolue, les détachements d'un effectif inférieur à 20 hommes doivent seuls séjourner dans les salles d'attente des gares de jonction.

Les officiers supérieurs voyagent en 1re classe, les officiers inférieurs en 2e classe (2) et la troupe en 3e classe. Toutefois, si les officiers inférieurs ne sont pas assez nombreux pour occuper un compartiment complet de 2e classe, il leur est attribué des places de 1re classe (Règlement de 1874-1884, art. 7, 13, 15, 25 et suivants).

Les voitures, caissons, prolonges, canons et affûts, ne faisant pas partie des bagages, ne jouissent point de la taxe réduite. Ils sont taxés comme matériel. Le tarif applicable est, bien entendu, non le tarif légal, mais le tarif ordinaire en vigueur pour les transports civils (Décret au contentieux du 26 août 1865 ; — arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 13 ; — circulaire du même jour).

Les voitures, caissons et prolonges sont taxés comme vides et par pièce, à moins qu'ils ne soient démontés, auquel cas ils sont taxés au poids. Sont également taxés au poids les canons et leurs affûts, ainsi que les approvisionnements, le matériel et le chargement des voitures à la suite des corps (Arrêté ministériel de 1866, art. 13). Il faut toutefois excepter le chemin de Ceinture, rive droite, sur lequel le matériel voyage gratuitement, aux termes du cahier des charges (Décret au contentieux du 7 février 1867).

(1) La Grande-Ceinture est utilisée, quand les correspondances le permettent et qu'il doit en résulter une abréviation sensible dans la durée du trajet et une économie dans la dépense.

(2) Voir, pour la marine, une circulaire du Ministre des travaux publics, du 3 décembre 1872.

Les détenus et les aliénés sont transportés, soit dans un compartiment spécial de 2e classe à deux banquettes, payé au prix de 0 fr. 20 par kilomètre, plus l'impôt dû au Trésor, soit dans des voitures cellulaires, moyennant paiement de la taxe individuelle réduite pour les détenus et les employés ou gardiens militaires (Arrêté ministériel de 1866, art. 16. — Voir aussi page 161).

d. Transport des troupes par trains spéciaux. — Quand le nombre des véhicules nécessaires pour le transport dépasse les limites précédemment indiquées pour l'utilisation des trains ordinaires de l'exploitation, l'autorité militaire qui donne l'ordre de mouvement est dans l'obligation de réquérir un train spécial. Il en est de même quand l'urgence des mouvements à effectuer, motivée par un intérêt d'ordre public dont l'autorité militaire est seule juge, ne permet pas d'attendre, pour le transport des troupes, le passage des trains ordinaires.

Les trains spéciaux se divisent en :

— trains facultatifs militaires, prévus par les livrets et dont la marche, réglée à la vitesse de 20 à 30 kilomètres à l'heure suivant le profil, a été calculée d'accord avec les Compagnies par les Commissions d'études établies près de chacune d'elles ;

— trains spéciaux extraordinaires, dont la composition, la vitesse de marche et les heures de départ sont fixées suivant les circonstances et en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des réseaux.

Les trains facultatifs militaires doivent être demandés six heures à l'avance, s'ils ne doivent parcourir que des lignes à double voie, s'ils ne sortent pas des limites du réseau et s'ils partent d'une station figurant sur un tableau dressé ad hoc. Dans les autres cas, la demande doit être formée 24 heures à l'avance. Quand le train parcourt plusieurs réseaux, la Compagnie expéditrice avise les autres administrations de chemins de fer appelées à le recevoir.

En cas d'urgence et en vue de nécessités d'ordre public, l'autorité militaire peut requérir l'expédition de trains spéciaux, en dehors des heures de service normal.

Le règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884, qui édicte ces dispositions (art. 39 à 43), fixe les règles techniques et les règles militaires conformément auxquelles sont exécutés les transports. Nous ne pouvons que renvoyer aux articles 45 à 60 pour l'étude de détail de cette partie du décret. Il nous suffira de dire que les règles techniques déterminent le matériel à employer pour le transport des hommes et des chevaux, des bagages, des voitures, du matériel de guerre et des approvisionnements ; le nombre de places à occuper par les hommes dans chaque compartiment

des voitures à voyageurs et dans les wagons à marchandises; le nombre des chevaux à placer dans les véhicules destinés à les recevoir; la composition des trains (1); les précautions à observer en cas de fractionnement, de rebroussement ou de double traction; le nombre et la position des freins; le mode de formation des trains; les conditions d'embarquement et de débarquement des chevaux, des voitures, des bagages et du matériel; les distributions d'eau à assurer en cours de route, pour faire boire les chevaux; les relations générales des agents de l'exploitation avec le chef de la troupe. Quant aux règles militaires, elles déterminent la conduite à tenir par les militaires de tout grade; elles font l'objet de trois appendices, dont le premier pour l'infanterie et le génie, le second pour la cavalerie, le troisième pour l'artillerie et le train des équipages.

Dans les trajets de longue durée, quand les circonstances le permettent, l'itinéraire est tracé de manière à ne pas obliger les troupes à passer deux nuits consécutives en wagon. La nourriture des hommes est assurée par des dispositions prises dans chaque compagnie, escadron ou batterie, avant le départ, et au besoin à l'arrivée au gîte. Des haltes d'une heure à deux heures ont lieu à des intervalles convenablement menagés, pour que les troupes puissent prendre deux repas par vingt-quatre heures de route.

Les voitures de 1re classe sont affectées aux officiers supérieurs, les voitures de 2e classe aux officiers inférieurs et les voitures de 3e classe aux sous-officiers et soldats, à moins d'indication contraire des bons de chemin de fer ou d'impossibilité d'observer cette répartition.

Les hommes équipés ou armés n'occupent dans chaque compartiment que huit ou neuf places sur dix, suivant que le parcours est ou n'est pas supérieur à 150 kilomètres; les places restantes sont destinées au rangement des effets et payées comme si elles étaient occupées.

Les chevaux sont généralement rangés parallèlement à la voie, ce qui permet de les nourrir et de les abreuver facilement pendant la route. Les selles sont placées dans les mêmes wagons; on évite ainsi les recherches du harnachement, au moment du débarquement.

Les opérations d'embarquement et de débarquement des chevaux, des voitures et du matériel de guerre sont effectuées par les hommes de la troupe : 1° dans les gares, au moyen de ponts volants fournis par les Compagnies ; 2° en pleine voie, au moyen de rampes mobiles fournies par le département de la Guerre.

Il est interdit aux agents de l'exploitation de s'immiscer dans les ques-

(1) Quand il n'entre pas plus de 4 voitures à voyageurs dans leur composition, les trains spéciaux sont assimilés aux trains de marchandises. Dans le cas contraire, le nombre des véhicules ne doit pas dépasser 50.

tions de discipline militaire et au chef de la troupe d'intervenir dans les opérations techniques de formation ou de conduite des trains.

Les bons de chemin de fer sont établis par réseaux et même, sur chaque réseau, par sections limitées à des arrêts pendant lesquels la troupe sort de la gare pour faire escale dans la localité. Ces bons sont accompagnés d'une feuille de route et remis au départ en échange d'un billet collectif.

Les indications que nous avons données, au sujet du prix de transport des voitures, caissons, prolonges, canons, affûts et approvisionnements par les trains ordinaires de l'exploitation, s'appliquent au transport des mêmes objets par les trains spéciaux.

Aux termes de l'arrêté ministériel du 15 juin 1866, article 14, il est accordé à la Compagnie un minimum de 5 francs (impôt compris) par kilomètre parcouru, si l'ensemble des taxes à percevoir pour le transport du personnel et du matériel est insuffisant pour faire ressortir une taxe kilométrique égale à ce chiffre. Dans l'ensemble de ces taxes, figurent celles qui sont prélevées à plein tarif, aussi bien que celles qui sont le résultat de la réduction légale. C'est une transaction entre deux systèmes contraires, qui avaient été soutenus pour l'application de l'article 54 du cahier des charges et dont le premier tendait à présenter les trains spéciaux requis par l'Administration de la Guerre comme devant donner lieu à la perception de moitié du tarif légal, tandis que l'autre tendait à restreindre cette perception au cas de réquisition totale du matériel du chemin de fer.

8. **Règles relatives au transport du matériel.** — *a.* Autorités compétentes pour délivrer les ordres de transport du matériel. — Les transports de matériel sans troupes ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres délivrés directement, soit par le Ministre de la guerre, soit par les fonctionnaires de l'intendance chargés dans chaque place du service des transports, soit par leurs suppléants (Décret de 1874-1884, art. 7).

b. Règles diverses contenues dans le règlement de 1874-1884. — Conformément aux articles 33 et suivants de ce décret, l'ordre de transport, la déclaration ou la note de remise doivent préciser la nature et la quantité du matériel; le nombre, le poids, les marques, l'espèce et le contenu sommaire des colis ; ainsi que la vitesse à employer.

Il est procédé contradictoirement à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis ; puis, il est établi une lettre de voiture administrative, qui est exempte du timbre suivant décisions du Ministre des finances des 18 fructidor an VIII, 3 septembre 1850 et 3 février

1855. Le préposé de la Compagnie donne, d'autre part, reçu sur la souche.

A l'arrivée, il est procédé à une reconnaissance nouvelle et le destinataire donne récépissé à la Compagnie.

Quand le camionnage à l'arrivée ne doit pas être fait par la Compagnie, l'expéditeur doit s'assurer que cette opération sera effectuée, de manière à éviter l'encombrement de la gare.

Sauf stipulations contraires, le transport est régi par les règles du droit commun et les usages commerciaux.

c. Traité pour les transports de la guerre. — Les grandes Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État sont liées avec le Ministre de la guerre par un traité spécial, qui les oblige à transporter dans toute l'étendue de la France continentale et aux conditions suivantes la totalité du matériel, des denrées de toute espèce et des approvisionnements de toute nature, que le département de la Guerre a à expédier, soit des magasins et établissements de l'État, soit des magasins et établissements des fournisseurs, lorsque les objets expédiés par ces derniers ont été reçus au départ par l'Administration de la Guerre. De son côté, le Ministre de la guerre est tenu de leur remettre la totalité des transports qu'il ne fait pas exécuter par les moyens militaires et qui ne rentrent pas dans les catégories suivantes :

1° Matériel, denrées, approvisionnements, dans l'intérieur des places et des ports et dans un rayon de 14 kilomètres autour des forts, postes, places fortes et établissements militaires, lorsqu'il ne s'agit pas d'un camionnage;

2° Matériel, denrées et approvisionnements provenant de l'étranger et dirigés sans rompre charge, soit jusqu'à un port maritime du territoire continental de la France, s'ils sont venus par la voie d'eau, soit jusqu'à la place forte la plus voisine, s'ils sont venus par les routes de terre.

Les officiers et employés militaires, ainsi que les ouvriers militaires des corps, ont la faculté de profiter du traité pour le transport de leurs objets mobiliers et de leurs voitures, à l'exception des objets soumis à la déclaration préalable de valeur, au transport en grande vitesse et à la taxe ad valorem. Ils peuvent, d'ailleurs, assurer par eux-mêmes le camionnage au départ et à l'arrivée.

Ne font pas partie des transports généraux de la guerre, les expéditions susceptibles d'être effectuées par la voie de la poste; les bagages et le matériel à la suite des corps de troupes et détachements voyageant par étapes; les bagages et magasins voyageant par chemin de fer avec les corps ou détachements; le matériel des lits militaires qui n'est pas encore en ser-

vice; les transports pouvant être faits par mer (y compris la partie maritime des fleuves).

Les transports sont exécutés au moyen des chemins de fer exploités, soit par les Compagnies contractantes, soit par d'autres, ainsi qu'au moyen du roulage, de la navigation intérieure et du camionnage.

L'emploi du roulage et de la navigation ne peut être prescrit que lorsque les deux localités d'expédition et de destination ne sont pas reliées par un chemin de fer. Néanmoins, si le prix par rails est supérieur à celui qui résulterait de l'application du tarif de la voie de terre, les prix sont ceux de cette dernière voie.

Pour établir l'unité de direction et d'action, un agent agréé par le Ministre de la guerre représente les Compagnies à Paris. Des préposés sont en outre institués dans les places fortes ou établissements militaires désignés par l'intendant de la région ou du corps d'armée.

Les transports sont exécutés, suivant les ordres de l'autorité militaire :
— soit en petite vitesse;
— soit en vitesse accélérée;
— soit en vitesse mixte, c'est-à-dire en petite vitesse sur le chemin de fer et en vitesse accélérée sur les autres voies;
— soit, exceptionnellement, en grande vitesse sur les chemins de fer et les voies de terre.

Les délais sont déterminés sur la base d'un minimun de distance parcourue par 24 heures, de 300 kilomètres sur les chemins de fer, 40 kilomètres sur les voies de terre et 100 kilomètres sur les voies d'eau, pour la vitesse accélérée, et de 125 kilomètres, 20 à 25 kilomètres et 10 à 25 kilomètres, pour la petite vitesse. Pour les transports par chemin de fer, il n'est pas tenu compte des fractions supplémentaires de moins de 25 kilomètres; pour les autres modes de transport, les fractions donnent droit à un jour de délai. Les Compagnies disposent en outre de certains délais en supplément, pour les transmissions et le camionnage.

Des stipulations du traité limitent les quantités à enlever dans chaque localité et pour chaque jour.

Les transports en grande vitesse sur les chemins de fer sont payés aux prix des tarifs de chaque Compagnie; quant aux transports en vitesse accélérée et en petite vitesse, ils sont respectivement fixés, par tonne et par kilomètre, à 22 centimes (non compris l'impôt de 1871) et à 9 centimes. Certains prix particuliers sont prévus pour les petits paquets d'un poids n'excédant pas 5 kilogrammes; la dynamite, les poudres et munitions de guerre explosibles; le matériel roulant; les grains, farines, riz, légumes farineux, maïs, pailles pressées, foins pressés ; les matières et objets

soumis à une surtaxe en raison de leur volume; les projectiles non chargés; les fers et fontes; les houilles, pierres, moellons, pavés, briques, tuiles; enfin les bois. Ces prix comprennent tous les frais accessoires autres que ceux d'enregistrement, de magasinage et de stationnement.

Sur le chemin de fer de Ceinture de Paris, rive droite, les transports sont effectués gratuitement.

Le traité détermine les formalités au départ, les itinéraires, les formalités à l'arrivée, les responsabilités en cas de perte ou d'avarie, les dispositions spéciales aux poudres et aux munitions de guerre ou matières explosibles, les conditions d'ordonnancement et de paiement des dépenses, les pénalités en cas de retard, les cas de déchéance ou de substitution de l'État aux Compagnies.

Nous ne croyons pas devoir entrer dans l'examen de détail de toutes ces clauses.

Nous nous contentons également de mentionner les circulaires suivantes: circulaire du Ministre de la guerre du 30 décembre 1863 et circulaire du Ministre des travaux publics du 15 février 1864, concernant l'intervention des commissaires de surveillance dans certaines constatations pour les transports de matériel démonté; circulaire du Ministre de la guerre du 6 août 1869, sur les mêmes transports; circulaire du Ministre de la guerre du 31 décembre 1879, sur l'exécution du traité pour l'ensemble des transports généraux de la guerre (1) (2).

d. Intervention de la commission militaire supérieure des chemins de fer. — Quand le Ministre juge que les transports à prescrire ont une importance exceptionnelle et que leur bonne exécution nécessite une

(1) Le Ministère de la marine avait autrefois un traité analogue à celui de la guerre; mais il ne l'a pas renouvelé.

(2) L'interprétation et l'application des traités pour les transports généraux de la guerre ont donné lieu à diverses décisions du Conseil d'État statuant au contentieux. Ces décisions n'ont qu'un intérêt secondaire. Nous nous bornons à les énumérer:
— 6 janvier 1865 : décision portant que l'État a pu renoncer temporairement aux droits que le cahier des charges lui garantissait sur le chemin de fer de Ceinture;
— 8 février 1866 : décision portant notamment que la juridiction administrative est incompétente pour connaître des litiges entre les Compagnies et leurs sous-traitants;
— 13 juillet 1870 : décision appliquant au profit des Compagnies l'une des clauses du traité, qui leur réservait le transport, à partir de la place de guerre la plus voisine de la frontière, des marchandises achetées à l'étranger;
— 13 juillet 1883 : arrêt décidant que les marchandises expédiées par des fournisseurs, sans réception préalable de l'administration de la guerre et sans accomplissement des formalités prescrites en pareil cas, ne peuvent bénéficier du traité.

La Cour de cassation a jugé de son côté, le 29 juillet 1872 (Cie de P.-L.-M. contre Weyle), que les tribunaux ne pouvaient augmenter les pénalités prévues par le traité en cas de retard, au profit d'un maître cordonnier ayant usé de la faculté qui lui était ouverte par ce traité pour le transport de ses bagages personnels.

entente préalable avec les administrations centrales des Compagnies, la Commission militaire supérieure des chemins de fer (1) est chargée de se concerter avec elles au sujet des mesures à prendre.

La Commission peut être chargée de transmettre les ordres relatifs à ces transports.

Elle reçoit en outre des bulletins ou des états concernant tous les transports de détachements ou de matériel, s'assure de la bonne exécution des services, présente à qui de droit les observations qu'elle croirait avoir à présenter, et rend compte de son contrôle au Ministre. (Règlement de 1874-1884, articles 10, 17 et 18.)

(1) Voir infra les indications relatives à l'institution et au rôle de cette Commission.

§ 3. — TRANSPORTS STRATÉGIQUES

1. **Principes généraux.** — Les transports stratégiques se divisent en deux catégories :

1° Transports en deçà de la base d'opérations, ordonnés par le Ministre de la guerre;

2° Transports au delà de la base d'opérations, ordonnés par le Commandant en chef des armées.

La base d'opérations est déterminée, au début de la guerre, par le Ministre, d'accord avec le commandant en chef; elle peut être modifiée au cours des opérations. En 1874, on avait supposé dans la rédaction du règlement qu'elle serait placée à la frontière dans la zone de débarquement des corps d'armées; lors de la revision de 1884, on a admis qu'elle pourrait être reportée en arrière : il y a ainsi au delà de la base d'opération deux zones, dont l'une comprise entre cette base et des points de transition correspondant à la ligne de concentration de l'armée et l'autre située au delà de cette dernière ligne.

Les transports comprennent :

1° En deçà de la base d'opérations, les transports de mobilisation, de concentration (1), de ravitaillement et d'évacuation;

2° Au delà de la base d'opérations, les transports de troupes nécessités par les opérations et ceux de ravitaillement et d'évacuation.

C'est aux Compagnies qu'incombe le soin d'exécuter les transports en deça de la base d'opérations, sous la responsabilité et la direction de la Commission militaire supérieure des chemins de fer et avec la coopération des Commissions et Sous-commissions de lignes et de leurs agents.

Au delà de la base d'opérations et jusqu'aux points de transition, c'est-à-dire dans la zone où l'exploitation des Compagnies peut être main-

(1) Il faut bien distinguer la mobilisation de la concentration. De ces deux opérations, la première consiste à porter sur le pied de guerre l'unité tactique qui existe sur le pied de paix, à rallier les combattants autour de leur drapeau. La rapidité de ce ralliement a une importance capitale pour les belligérants; ils doivent s'attacher à gagner de vitesse leur adversaire, ne fût-ce que d'un jour, ne fût-ce que d'une heure. Quant à la concentration, elle a pour objet de conduire sur le théâtre de l'action les unités ainsi mobilisées.

Rien n'est secret dans la mobilisation. Toutes les dispositions prises pour l'assurer sont publiées. Les opérations de concentration dépendent au contraire du plan de campagne, qui doit n'être connu que de l'état-major chargé de le préparer. Toutefois, avec quelques capacités spéciales, avec une étude attentive de la distribution des corps d'armée, de la constitution du réseau, du système de fortifications, de la configuration et de la topographie du territoire vers la frontière, il est facile d'en deviner, sinon les détails, du moins les grandes lignes.

tenue, celles-ci pourvoient aux transports sous la direction d'une délégation de la Commission militaire supérieure, siégeant auprès du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Enfin, au delà des stations de transition déterminées par le directeur général, les transports sont confiés à la Direction des chemins de fer de campagne, avec l'aide des Commissions de chemins de fer de campagne et au moyen d'un personnel d'exécution qui comprend : 1° des détachements des compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie; 2° des sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne; 3° des sections télégraphiques des chemins de fer et des étapes. Le rôle de la Direction des chemins de fer de campagne est, non seulement d'exploiter, mais encore de détruire les voies, de les rétablir, et, au besoin, d'en créer de nouvelles sur de petits parcours.

Le Gouvernement peut requérir, pour les transports en deçà des stations de transition, la totalité des moyens de transport dont disposent les Compagnies. Ainsi que nous l'avons dit précédemment, les taxes sont alors fixées à la moitié des maxima déterminés par le cahier des charges. Les Compagnies peuvent, après avoir satisfait aux exigences de la réquisition, continuer en partie leurs services commencés, soit à l'aide de leur matériel, soit avec un autre matériel emprunté à d'autres réseaux, quand la Commission militaire supérieure n'y fait pas d'opposition : les taxes continuent, dans ce cas, à être fixées à la moitié des maxima légaux (Décret au contentieux du 26 août 1865 ; — arrêté ministériel du 15 juin 1866, art. 15).

Quant aux machines, voitures et wagons, dont la Direction des chemins de fer de campagne a besoin, ils sont loués par l'Administration de la Guerre aux prix et conditions en usage entre les grandes Compagnies. Celles-ci fournissent également le combustible, les matières grasses et les autres objets de consommation courante ou journalière; elles en sont remboursées au prix de revient. Les dépenses des transports étant directement soldées par l'État, les Compagnies sur le réseau desquelles s'effectuent les mouvements au delà des points de transition n'ont droit qu'au paiement de la taxe de péage calculée et réduite conformément au cahier des charges.

L'alimentation des hommes et des chevaux, pendant les transports stratégiques, est assurée par des moyens que nous relaterons ultérieurement (Loi du 13 mars 1875, art. 22 et suivants; — règlement de 1874-1884, art. 3, 61 et 64).

2. Indications sommaires sur les principales autorités spécialement préposées aux transports stratégiques. — *a.* Commission mili-

TAIRE SUPÉRIEURE DES CHEMINS DE FER. — Dans tous les pays de l'Europe, on a reconnu la nécessité de confier à des organes spéciaux la préparation, la direction et la surveillance des transports stratégiques en deçà de la base d'opérations, et de réunir dans une seule main les mouvements qui doivent s'effectuer simultanément sur tout le réseau national, de manière à éviter le désordre qu'engendrerait l'action parallèle des Commandants de corps d'armée. Partout on a institué, dans ce but, des Commissions mixtes formées d'ingénieurs et d'officiers et réunissant ainsi les capacités civiles et militaires.

Suivant l'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche, le Gouvernement français a créé, par décret du 14 novembre 1872, la *Commission militaire supérieure des chemins de fer*. Cette création a été consacrée, depuis, par la loi du 13 mars 1875 (Art. 23) (1).

La Commission militaire supérieure est le principal organe des transports stratégiques. Elle a subi plusieurs remaniements successifs. Aux termes du décret du 30 mars 1886, elle comprend le général, chef d'état-major général du Ministre de la guerre, président; un général membre du Comité consultatif d'état-major, vice-président; cinq membres civils nommés par le Ministre des travaux publics (trois représentants du Ministre, un directeur de grande Compagnie et le directeur technique de la Direction des chemins de fer de campagne); cinq membres militaires nommés par le Ministre de la guerre (l'officier supérieur chef du bureau de l'état-major général du ministre de la guerre, qui a le service des chemins de fer dans ses attributions); un officier du service d'état-major, secrétaire adjoint; un officier supérieur du génie commandant un bataillon d'ouvriers militaires de chemins de fer; un officier supérieur d'artillerie; un fonctionnaire de l'intendance militaire.

b. COMMISSIONS D'ÉTUDES. — Il est institué, auprès de chacune des six grandes Compagnies et du réseau d'État, une *Commission d'études*, composée d'un officier supérieur du service d'état-major et d'un agent supérieur des Compagnies. Les membres de ces Commissions sont nommés par le Ministre de la guerre. Elles sont chargées de la rédaction, en temps de paix, des plans de marche des trains et des ordres de mouvement à envoyer aux troupes pour toutes les éventualités qu'indique le Ministre. Elles sont placées sous la direction de la Commission militaire supérieure (Règlement de 1874-1884, art. 66 et suivants).

(1) Comme nous l'exposerons plus loin, des essais d'organisation analogue avaient été déjà tentés par le maréchal Niel, puis par M. de Freycinet.

c. Commissions de lignes. — Lorsque les transports stratégiques sont décidés, les Commissions d'études deviennent des *Commissions de lignes* et agissent comme agents d'information et de contrôle de la Commission militaire supérieure, pour les transports en deçà de la base d'opérations. Des commissions supplémentaires peuvent être créées. Chaque commission est assistée d'une ou plusieurs sous-commissions, composées d'un officier et d'un inspecteur de l'exploitation commerciale des chemins de fer. Les agents militaires et les agents techniques restent dans leur spécialité; leur association a pour but de concilier, dans les cas pressants, les exigences propres du service militaire avec celles des transports.

d. Commissions de gare. — Des *Commissions de gare,* composées d'un officier supérieur ou d'un capitaine, commissaire militaire, et d'un agent des Compagnies, commissaire technique, règlent toutes les dispositions locales à prendre pour l'exécution des transports et assurent les distributions de vivres, les soins aux malades et blessés et le logement des militaires de passage. Elles reçoivent leurs ordres et instructions des Commissions de lignes, ou, dans les cas urgents, de la Commission militaire supérieure. La spécialité des fonctions de chacun des agents doit être respectée; leur association a le but que nous avons déjà indiqué pour les Commissions de lignes.

Le Commissaire militaire exerce dans la gare les fonctions d'un commandant d'armes. (Règlement de 1874-1884, art. 76 et suivants.)

e. Direction générale des chemins de fer de campagne. — Un décret du 7 juillet 1884 a institué, pour le cas où plusieurs armées opérant sur le même théâtre sont réunies sous un commandement unique, une *Direction générale des chemins de fer et des étapes.*

Le Directeur général est un officier général, qui est placé sous l'autorité du major général et qui a dans ses attributions : 1° la haute direction du service des chemins de fer au delà de la base d'opérations; 2° la haute surveillance du service des étapes. Le premier de ces services est assuré par la Direction des chemins de fer de campagne, et le second par un officier général directeur des étapes.

f. Délégation de la commission supérieure a l'armée. — Une *Délégation de la Commission supérieure,* nommée par le Ministre de la guerre et composée d'un membre militaire président et d'un membre technique au moins, fait exécuter le service des transports entre la base d'opérations et les stations de transition, d'après les ordres du Directeur général et avec

les ressources mises à sa disposition par la Commission supérieure. (Règlement de 1874-1884, art. 94 et suivants.)

g. Direction des chemins de fer de campagne. — Le Directeur général des chemins de fer et des étapes a sous ses ordres une *Direction des chemins de fer de campagne*, composée d'un officier général ou d'un colonel, directeur militaire, et d'un ingénieur en chef des chemins de fer, directeur technique. L'un et l'autre font, autant que possible, partie de la Commission supérieure (1). Le Directeur militaire est en même temps le membre militaire de la délégation de la Commission supérieure à l'armée.

La Direction des chemins de fer de campagne dirige les transports par voie ferrée entre les stations de transition et les différentes fractions de l'armée. (Décrets du 9 juin 1883 et du 7 juillet 1884; — règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884, art. 98 et suivants.)

h. Commissions de chemins de fer de campagne. — L'exploitation militaire des voies ferrées, au delà des stations de transition, est confiée à des *Commissions de chemin de fer de campagne*, qui relèvent de la Direction et qui sont composées d'un officier supérieur, président, d'un officier du génie, d'un fonctionnaire de l'intendance et d'un ingénieur de chemins de fer. Les membres de ces Commissions sont désignés par le Ministre de la guerre. Elles sont chargées des travaux de construction, de réparation et de destruction. (Règlement de 1874-1884, art. 102 et suivants.)

i. Commandements de gare. — Les présidents des Commissions de chemins de fer de campagne ont sous leurs ordres directs des *Commandements de gares*, composés d'un officier commandant militaire et d'un chef de gare, pris dans les sections techniques ou les compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie. Les commandants de gares sont les agents locaux des commissions; le commandant militaire est commandant d'armes dans la gare et ses dépendances. (Règlement de 1874-1884, art. 108 et suivants.

j. Compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie. — En exécution des lois du 24 juillet 1873 et du 13 mars 1875, chaque régiment du génie comprend une *compagnie d'ouvriers de chemins de fer*, dont les cadres et les effectifs sont complétés, lors de la mobilisation, avec des militaires de la disponibilité ou de la réserve, employés dans les compagnies ou au service du contrôle des chemins de fer.

(1) Aux termes du décret du 30 mars 1886, le directeur technique est membre de la Commission militaire supérieure.

Dans le but d'assurer le recrutement de ces compagnies, un certain nombre de militaires, ayant accompli dans l'arme du génie une année de service effectif sous les drapeaux, sont détachés près des administrations de chemins de fer, qui les traitent et les paient comme leurs autres employés. Les militaires ainsi détachés sont pris, autant que possible, parmi les hommes qui, avant leur engagement ou leur appel, occupaient déjà un emploi de chemins de fer. Ils sont placés en congé renouvelable et ne sont rappelés à leur corps, hormis le cas de mobilisation, que s'ils quittent le service des Compagnies avant leur libération.

L'instruction technique est dirigée de manière à former des agents pour les diverses branches du service des chemins de fer, dans la proportion voulue.

Les compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie sont placées sous les ordres des Commissions de chemins de fer de campagne (1).

k. Sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne. Ces Commissions disposent également de *Sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne*, organisées par leurs soins et avec les ressources des diverses Compagnies et recrutées parmi les ingénieurs et employés, soit volontaires, soit assujettis au service militaire. (Loi du 13 mars 1875, art. 25; — décrets des 23 décembre 1876, 18 juillet 1878 et 5 juillet 1881.)

Le personnel de ces sections constitue, en quelque sorte, une réduction de celui des Compagnies. Il comprend trois branches : exploitation, voie, matériel et traction.

Le Directeur de la section technique est l'ingénieur en chef de l'exploitation. Il a sous ses ordres le chef de la comptabilité, le chef du mouvement, l'ingénieur de la voie, l'ingénieur du matériel et de la traction, le médecin-major, des sous-chefs de service, des employés principaux, des employés, des chefs ouvriers, des sous-chefs ouvriers et des ouvriers.

Le nombre des sections techniques est de 9; leur effectif est de 1165 hommes; elles sont assujetties à toutes les obligations du service militaire, jouissent de tous les droits des belligérants et sont soumises aux règles du droit des gens.

Leur administration est confiée à un Conseil responsable, formé du directeur, président, et des chefs de service.

Les dépenses sont ordonnancées par le Ministre ou par le fonctionnaire de l'intendance membre de la Commission militaire des chemins de fer de campagne.

(1) Des officiers et soldats vont concourir à l'exploitation d'une ligne de l'État.

3. **Préparation des transports stratégiques.** — Les transports stratégiques sont préparés, en temps de paix, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer et les Commissions d'études, soit pour la mobilisation partielle ou totale des réserves, soit pour la concentration d'un ou plusieurs corps d'armée sur des points determinés.

La Commission militaire supérieure arrête les itinéraires à suivre; le nombre des trains à faire par jour; le nombre des machines et des véhicules à employer; la désignation et l'organisation des gares de départ, de halte, de repas en route et d'arrivée; les mouvements à exécuter par la voie de terre, concurremment avec la voie de fer. Elle décide si les trains réguliers de l'exploitation suffisent pour la mobilisation ou s'il est nécessaire d'adopter des dispositions spéciales, d'organiser des trains spéciaux, de recourir à l'échelonnement des départs.

A cet effet, elle reçoit du Ministre de la guerre les indications voulues sur les mouvements de troupes et les transports de matériel à effectuer. Les membres militaires des Commissions d'études lui fournissent en outre des tableaux détaillés d'effectif par corps d'armée.

Elle dresse d'ailleurs des états fournissant les éléments des ordres de service et des ordres de mouvement et procède à la revision annuelle des listes de Commissions de lignes et de Commissions de gares.

La préparation des transports stratégiques au delà de la base d'opérations s'effectue par l'étude des chemins de fer voisins de la frontière, par la désignation du président de la Commission exécutive et des membres de la délégation aux armées, enfin par la revision des listes du personnel militaire et technique de la Direction des chemins de fer de campagne et de ses divers organes. (Règlement de 1874-1884, art. 66 et suivants.)

4. **Transports exécutés en deçà de la base d'opérations.** — La Commission supérieure exerce, d'après les ordres et les indications qu'elle reçoit du Ministre, les pouvoirs les plus étendus pour l'exécution des transports stratégiques. Elle peut déléguer tout ou partie de ces pouvoirs à une Commission exécutive prise dans son sein et composée de son président et de son vice-président, d'un membre technique et au besoin d'un troisième membre.

Elle est le seul intermédiaire entre le Ministre de la guerre et les autorités territoriales, d'une part, et les administrations centrales des Compagnies, d'autre part. Elle siège en permanence au Ministère de la guerre, dispose d'un personnel auxiliaire et exerce son autorité sur les Commissions de lignes et de gare.

Dès que les Compagnies ont reçu du Ministre des travaux publics la

réquisition de tous leurs moyens de transport, elles prennent les mesures nécessaires pour assurer aux transports militaires la prééminence absolue sur les transports commerciaux. Les trains en cours de route doivent, autant que possible, continuer leur marche jusqu'à leur destination; mais, aussitôt déchargés, les wagons et les voitures sont dirigés à vide sur les points d'expédition des transports militaires. Les expéditeurs sont invités à reprendre les marchandises non encore parties ou à reconnaître par écrit l'état de choses que crée la réquisition. Dans les gares désignées comme points de départ ou d'arrivée des trains militaires, les marchandises non expédiées peuvent être camionnées d'office au domicile des expéditeurs ou dans un entrepôt. Il en est de même des marchandises non enlevées par les destinataires.

Si les Compagnies jugent possible d'exécuter quelques transports commerciaux, elles ne doivent accepter que les quantités susceptibles d'être expédiées à bref délai et sans entraves pour les transports militaires.

Le personnel est renforcé, s'il en est besoin. Les ponts volants, appareils d'éclairage, agrès pour l'abreuvement des chevaux et appareils télégraphiques sont approvisionnés aux points convenables. Les Compagnies exécutent d'urgence les travaux qui leur sont prescrits, dans l'intérêt de l'exploitation, par la Commission supérieure.

Afin d'éviter toute confusion aux gares d'arrivée, les transports prenant leur origine dans la circonscription territoriale d'un corps d'armée sont dirigés par les établissements ou les corps expéditeurs vers la gare de point de départ d'étapes assignée à cette région territoriale, puis réunis en trains spéciaux qui accomplissent leur trajet sans rompre charge. Des dispositions analogues sont prises pour les transports en sens inverse.

Les Commissions de gare disposent d'un personnel militaire auxiliaire et d'un poste permanent. (Règlement de 1874-1884, art. 74 et suivants.)

5. **Transports exécutés au delà de la base d'opérations.** — La direction de ces transports appartient à la Direction des chemins de fer et des étapes, qui dispose : 1° entre la base d'opérations et les stations de transition, de la délégation de la Commission supérieure, des Commissions de lignes et des Commissions de gare; 2° au delà des stations de transition, de la Direction des chemins de fer de campagne, des Commissions de chemins de fer de campagne, des Commandements de gare, des compagnies d'ouvriers du génie, des sections techniques, d'une ou plusieurs sections télégraphiques et d'un personnel auxiliaire.

La délégation se maintient en relations constantes avec la Commission supérieure, d'une part, et la Direction des chemins de fer de campagne,

d'autre part, de manière à assurer l'ensemble le plus parfait dans le service des transports.

Les Commissions de gare des stations de transition reçoivent, en règle générale, toutes leurs instructions de la Commission supérieure, de la délégation et des Commissions de lignes ; elles doivent néanmoins obtempérer aux ordres que la Direction des chemins de fer de campagne leur ferait parvenir directement, en cas d'urgence et sous sa responsabilité.

La Direction est en relations avec la Commission supérieure et avec la Délégation, pour les demandes de matériel et de personnel, les communications de tableaux de marche des trains, les informations journalières et réciproques, le déplacement des stations de transition.

De leur côté, les Commissions restent en relations constantes avec la Direction des étapes de l'armée, en reçoivent les demandes de transport et se concertent avec elle pour les mesures de protection de la voie, des gares et des trains.

Les Commandants de gare se maintiennent en relations avec les Commandants locaux d'étapes et se concertent avec eux pour l'embarquement et le débarquement du personnel et du matériel, le logement et l'alimentation des troupes en stationnement, les distributions de vivres au personnel du service des chemins de fer, la sécurité de la gare et de la voie.

Au delà de la base d'opérations, les lignes ferrées sont fermées au trafic civil, sauf exception autorisée par le Directeur général des chemins de fer et des étapes et portée à la connaissance de la Commission supérieure.

Les transports prennent fin aux stations têtes d'étapes de guerre, qui sont désignées par le Directeur général et organisées par les Commissions de lignes ou les Commissions de chemins de fer de campagne, d'accord avec les Commandements d'étapes.

La protection des voies ferrées contre les opérations stratégiques de l'ennemi est du ressort du grand État-major général. La voie, les ouvrages d'art et les trains sont mis à l'abri des tentatives de destruction auxquelles se livreraient, soit des partisans, soit les habitants du pays ennemi : cette tâche incombe aux Commandants d'étapes.

Quant aux opérations de destruction de la voie et des ouvrages d'art, elles doivent être ordonnées par le Commandant en chef ou les généraux qu'il a délégués, et sont confiées, suivant les cas, à la Délégation de la Commission supérieure ou à la Direction des chemins de fer de campagne.

Les signaux et la circulation des trains sur les lignes exploitées par la Direction des chemins de fer de campagne ont fait l'objet d'un ordre de service spécial et détaillé. Cet ordre de service reproduit les dispositions essentielles en vigueur sur les réseaux français, avec les simplifications né-

cessaires. Nous ne reviendrons pas sur les indications que nous avons déjà données à cet égard, tome II, page 261. (Règlement de 1874-1884, art. 93 et suivants.)

6. **Transport du matériel en temps de guerre.** — Les transports du matériel en temps de guerre sont réglementés par le titre IV du règlement de 1874-1884.

Des stations-magasins sont établies sur l'ordre du Ministre de la guerre, pour servir de régulateurs du mouvement des approvisionnements, soit vers l'armée, soit vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite. Elles doivent avoir de bonnes communications routières, présenter de vastes espaces pour les opérations de manutention, être pourvues de hangars e d'abris ou susceptibles d'en recevoir, être munies de tous les accessoires fixes nécessaires (réservoirs, plaques, grues, etc.). Un officier supérieur a le commandement de chaque station-magasin; l'administration en est confiée à un fonctionnaire de l'intendance.

Des magasins roulants ou en-cas mobiles sont formés en avant des stations-magasins.

Dès le décret de mobilisation, les demandes de transport doivent toutes être adressées à la Commission supérieure; celle-ci peut rendre ultérieurement aux autorités compétentes le droit de délivrer des ordres de transport directs à certaines gares.

Les transports donnent lieu à des lettres de voiture ; 1° entre le point d'origine à l'intérieur et la gare point de départ d'étapes; 2° entre cette gare et la station-magasin.

Les trains peuvent être accompagnés par un convoyeur ou par un personnel spécial, notamment pour les envois de bétail.

Le chargement et le déchargement des wagons sont faits par les ouvriers des Compagnies et, en cas d'insuffisance, par des ouvriers militaires ou des travailleurs civils requis pour leur compte. (Règlement de 1874-1884, art. 125 et suivants.)

7. **Transport des malades et blessés en arrière de l'armée.** — Les chemins de fer doivent ramener en arrière les malades et les blessés. L'emploi indistinct des wagons a seul paru de nature à offrir des ressources suffisantes pour l'évacuation des ambulances aux hôpitaux de première ligne.

Les mouvements sont réglés par le Directeur général des chemins de fer et des étapes. A chaque station tête d'étape de guerre, un hôpital d'évacuation assure l'embarquement des malades et des blessés. Ceux-ci sont

répartis et dirigés sur l'intérieur, d'après un plan d'ensemble arrêté par le Ministre. Ils reçoivent en cours de route, dans des infirmeries de gare, la nourriture et les médicaments nécessaires. On évite autant que possible les transbordements.

Les transports d'évacuation ont lieu : 1° par des trains sanitaires permanents; 2° par des trains sanitaires improvisés; 3° par des voitures à voyageurs dans les trains ordinaires ou en trains spéciaux. Les trains sanitaires permanents, qui constituent l'exception, sont de véritables hôpitaux roulants, administrés comme tels : ils sont spécialement affectés aux cas les plus graves.

Les voitures de 1re, 2e et 3e classes sont réservées aux militaires atteints de blessures légères et pouvant être transportés assis ; celles de 1re et de 2e classe servent d'ailleurs pour les officiers et pour les malades qui ont le plus besoin de ménagements.

Les wagons à marchandises ne servent qu'au transport des militaires blessés ou gravement malades, qui doivent être transportés couchés ; ils reçoivent des aménagements spéciaux, tels que lits de camp, lits ou brancards suspendus, moyens d'éclairage, etc. (Règlement de 1874-1884, art. 152 et suivants).

Un appendice au règlement de 1874-1884 détermine les dispositions de détail concernant les trains sanitaires improvisés, les devoirs des Commissions ou Commandements de gare et ceux du service de santé.

Nous recommandons au lecteur que la question intéresserait un excellent rapport de M. le docteur Redard, médecin en chef de l'Administration des chemins de fer de l'État (1885), et un article de M. l'ingénieur en chef Baum, dans le *Journal des Sciences militaires*, sur les trains sanitaires en Russie et en Autriche-Hongrie (1879).

8. **Instructions ou règlements divers à consulter.** — Les principaux textes à consulter sont, outre le règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884, les suivants :

— Instruction de détail pour les exercices d'embarquement et de débarquement (1) ;

— Appendices au règlement, sur l'exécution du transport des troupes de l'infanterie, du génie, de la cavalerie, de l'artillerie et du train des équi-

(1) L'article 4 du règlement des 1er juillet 1874-29 octobre 1884 porte que les exercices d'embarquement ne doivent entraîner, pour les Compagnies, ni dépense, ni trouble dans leur service. Toutefois, comme il y a un intérêt majeur à familiariser les troupes avec l'emploi des wagons aménagés, le Ministre des travaux publics a demandé aux Compagnies, par circulaire du 11 août 1883, de mettre autant que possible des véhicules de cette nature à la disposition de l'autorité militaire.

pages ; sur les trains sanitaires ; sur les Commissions et Commandements de gare ;

— Notes annexes, sur les accessoires servant à l'embarquement, au transport et au débarquement des chevaux et du matériel ; sur les conditions à remplir par le matériel roulant, en vue des transports militaires ; sur l'organisation des infirmeries de gare ;

— Ordre de service pour les signaux et la circulation des trains ;

— Décret du 9 juin 1883, sur l'organisation des Directions de chemins de fer de campagne, et instruction de la même date ;

— Décrets du 23 décembre 1876, du 18 juillet 1878 et du 5 juillet 1881, sur l'organisation et l'administration des sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne ;

— Instruction ministérielle du 9 mars 1883, sur l'organisation et le fonctionnement des stations-haltes-repas et sur l'alimentation des troupes pendant les transports stratégiques ;

— Décret du 7 juillet 1884, portant création d'une Direction générale des chemins de fer et des étapes aux armées ;

— Arrêté ministériel du 30 mars 1877, sur le transport des poudres et munitions de guerre ;

— Arrêtés ministériels du 20 novembre 1879, du 21 juillet 1881 et du 30 juin 1883, sur le transport des matières explosibles ou inflammables ;

— Arrêtés ministériels du 10 janvier 1879 et du 31 octobre 1882, sur le transport de la dynamite.

9. Observations sur la situation de la France au point de vue des transports stratégiques. — Dans une autre partie de cet ouvrage, nous avons indiqué déjà le rôle considérable des chemins de fer, comme instruments militaires ; nous avons rappelé que les voies ferrées constituent l'un des engins de guerre les plus redoutables ; nous avons dit l'influence prépondérante que l'ordre, la méthode et la rapidité dans les transports de concentration doivent exercer sur le sort des opérations militaires. De deux nations qui vont en venir aux mains, celle qui parvient à jeter la première ses armées sur leur base d'opérations gagne une première victoire morale ; elle acquiert la confiance en elle-même et opère ses manœuvres préparatoires avec calme et sécurité ; elle peut prendre l'initiative de l'attaque, troubler les mouvements de la nation ennemie, la contraindre à reporter en arrière sa ligne de concentration et remporter de premiers succès, qui sont souvent le prélude de la victoire définitive.

L'expérience des funestes événements de 1870-71 a conduit la France à réaliser de grands progrès à cet égard.

Dans son très intéressant ouvrage, M. Jacqmin, directeur de la Compagnie de l'Est, a fait un fidèle historique de la dernière guerre, au point de vue de l'utilisation des chemins de fer par les armées française et allemande. Nous ne saurions trop recommander la lecture de cet ouvrage patriotique. La constatation des fautes et des erreurs commises dans le passé est le meilleur enseignement pour l'avenir.

Comme le rappelle M. Jacqmin, le maréchal Niel, le plus éminent des ministres de la guerre du second Empire, comprenant toute l'importance des questions qui se rattachent au transport des troupes par les voies ferrées, comprenant aussi la nécessité d'étudier et de résoudre ces questions pendant la paix, avait constitué, en 1869, une commission formée d'officiers généraux, d'un fonctionnaire de l'intendance, d'un délégué du Ministre des travaux publics et d'un représentant de chacune des principales Compagnies de chemins de fer.

Le programme du maréchal Niel comprenait, outre la création de cette Commission centrale, celle de sous-commissions attachées chacune à un réseau et composées d'un officier d'état-major, d'un officier du génie et d'un fonctionnaire de la Compagnie.

Il reposait sur le principe de l'association entre l'élément militaire et l'élément technique.

La direction suprême appartenait au premier de ces éléments ; le second apportait le concours de ses capacités professionnelles dans la discussion et la préparation des mesures d'exécution.

La Commission centrale tint vingt-neuf réunions et se livra à des travaux considérables. Malheureusement, le fruit de ces travaux disparut avec le Ministre qui avait eu la sagesse de les inspirer.

Rien n'était prêt lorsqu'eut lieu la rupture de 1870 entre la France et l'Allemagne ; ou plutôt rien n'avait été préparé par le gouvernement. La Compagnie de l'Est, dont le personnel a fait preuve dans ces tristes circonstances du patriotisme le plus digne d'éloges, n'était pas restée inattentive aux événements politiques ; redoutant une issue fatale, stimulée d'ailleurs par sa position à l'avant-garde du réseau français, elle avait élaboré par avance les dispositions qu'elle pourrait avoir à prendre pour faire face à toutes les éventualités. Dès le 16 juillet 1870, c'est-à-dire dès le lendemain de la réquisition de ses moyens de transport, elle put commencer les mouvements ; 15 trains furent lancés le premier soir, 49 le lendemain, 54 le 18 juillet, 62 le 19, 50 le 20, 55 le 21 et 74 le 22.

Mais le désordre éclata dès les premiers départs. Les effectifs étaient incomplets et les isolés affluaient ensuite dans toutes les gares pour chercher à rejoindre leur corps. Il y eut confusion entre la concentration et la

marche en avant. Le défaut d'unité dans le commandement, le manque d'instructions aux troupes sur leur destination à l'arrivée, les retards qui en résultaient dans le débarquement des hommes et surtout du matériel, l'immobilisation des wagons de vivres et d'approvisionnements dont l'intendance ne prenait pas livraison, ne tardèrent pas à provoquer des encombrements inouïs, dont nous avons été témoin dans la gare de Metz.

Malgré tout, en dix jours la Compagnie de l'Est avait pu faire 594 trains et transporter 187 000 hommes, 32 000 chevaux, 3 200 canons ou voitures et 1 000 wagons de munitions. Douze jours après, ces chiffres s'élevaient respectivement à 300 000 (1), 65 000, 6 600 et 4 400.

On sait les défaites qu'essuyèrent nos armées à partir de cette époque et qui commencèrent à Frœschwiller et à Forbach. Les mouvements de retraite, les contre-ordres, l'utilisation intempestive des chemins de fer pour des transports qui auraient dû être exécutés par voie de terre, les fausses manœuvres, les entreprises de plus en plus audacieuses des Allemands, ne firent qu'augmenter le trouble et accuser davantage le défaut d'organisation. Cependant, on peut citer deux belles opérations de transport, qui firent honneur à la Compagnie de l'Est : celui de l'armée du maréchal de Mac-Mahon et celui du corps d'armée du général Vinoy, avant et après la bataille de Sedan.

Vers la fin de janvier 1871, M. de Freycinet, délégué à la guerre, fit une nouvelle tentative d'organisation. Un décret, reposant sur le principe que le maréchal Niel avait voulu antérieurement appliquer, décida qu'une Commission d'agents des Compagnies serait instituée au ministère de la guerre et qu'un agent supérieur du mouvement serait placé auprès de chaque chef d'armée. Il était trop tard ; notre perte était consommée.

On a peine à s'expliquer l'aveuglement du régime impérial. La guerre de Crimée et la campagne d'Italie auraient dû mettre en lumière la nécessité d'une organisation préparée de longue main. Le Gouvernement savait les masses profondes que l'Allemagne pouvait jeter rapidement à notre frontière. Il savait aussi les dispositions prises par nos puissants voisins pour leurs transports stratégiques : ces dispositions avaient fait l'objet de documents imprimés à Berlin et à Vienne.

Il a fallu les désastres sans précédents de 1870, pour dessiller les yeux de la France.

Nous avons dit plus haut l'ingénieux système qui a été enfin créé par le règlement de 1874-1884. Ce système comporte, comme celui qu'avait en

(1) Non compris les isolés.

vue le maréchal Niel, comme celui qu'ont mis en vigueur l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, l'association de l'élément militaire et de l'élément technique. L'élément militaire commande; l'élément technique obéit, mais éclaire l'élément militaire avec toute l'autorité de son expérience et de ses connaissances spéciales. Leur alliance assure l'ordre, la méthode et l'unité de vues dans l'élaboration et dans l'exécution des transports. Rien n'est laissé à l'imprévu ni au hasard. Le personnel du commandement et celui de l'action sont désignés et prêts à entrer en fonctions. Si l'on considère plus particulièrement le personnel militaire dont disposera la direction des chemins de fer de campagne, on le trouve solidement constitué par les 1 500 hommes des Compagnies d'ouvriers de chemins de fer du génie, qui auront à procéder aux opérations de destruction et de réparation sur le front même de l'armée, et par les 11 000 hommes des sections techniques, qui auront à assurer l'exploitation et l'entretien en arrière du front de l'armée. Il convient en outre de remarquer que parmi les 25 000 agents des Compagnies ou Administrations de chemins de fer, un très grand nombre sont passés par l'armée et y ont acquis des qualités et des connaissances dont ils pourront faire leur profit en temps de guerre.

A cet égard, nous pouvons maintenant soutenir la comparaison avec les Allemands. Ceux-ci ont, il est vrai, un régiment entier d'ouvriers militaires de chemins de fer, composé de deux bataillons à quatre compagnies susceptibles de se dédoubler lors de la mobilisation. Ce régiment a des cadres extrêmement élastiques. Son effectif de paix est de 1 000 hommes; mais il peut englober 20 000 hommes, avec la landwher, la landsturm et le beurlaubtenstand; il est recruté parmi les officiers et soldats ayant touché de près ou de loin à l'administration ou à l'exploitation des chemins de fer.

L'Allemagne a en outre un champ d'expériences, une école permanente: nous voulons parler du chemin de fer militaire reliant Berlin au polygone d'artillerie de Kummesdorf, sur une longueur de 46 kilomètres. Ce chemin de fer est l'œuvre du régiment, qui en assure l'exploitation et l'entretien.

Le colonel traite en outre avec des Administrations, pour l'exécution de certains travaux, tels que ponts provisoires et superstructure de lignes neuves; il allège ainsi son budget et perfectionne l'instruction de ses officiers et soldats. Il a pu arriver à poser 1 km. 500 de voie par jour sur traverses en bois et 3 km. sur longrines en fer.

Outre les exercices ordinaires, le régiment fait de grandes manœuvres embrassant la démolition et la pose rapide des voies, la construction des ponts, etc. Il est souvent employé à l'établissement rapide d'ouvrages

provisoires, en cas de destruction accidentelle d'ouvrages de chemins de fer. Un pont de 40 mètres de longueur, emporté par une crue, a été remplacé en 22 heures par un pont de chevalets.

Le régiment a édifié un grand nombre de ponts en bois ou en fer. On cite le fait d'un ouvrage de 200 mètres de longueur et de 6 m. 80 de hauteur moyenne (2 viaducs en bois et une travée centrale en fer de 40 mètres d'ouverture) construit en deux jours et demi par l'effectif complet du régiment, sur le pied de paix.

L'Allemagne possède ainsi un instrument capable de lui rendre les plus grands services.

Nos sections techniques et nos compagnies de génie ont certainement dans l'ensemble une instruction professionnelle au moins égale à celle du régiment prussien ; malgré leur légère infériorité numérique, en supposant l'appel de toutes les réserves allemandes, elles sont au moins aussi fortes, puisqu'elles se constituent en entier, dès le jour de la mobilisation ; cependant elles n'ont pas l'expérience des manœuvres rapides de construction, de destruction et de réparation.

Mais les meilleurs règlements, non plus que les meilleurs cadres pour le corps des chemins de fer de campagne, ne sauraient suffire.

Il faut, avant tout et par-dessus tout, avoir un nombre suffisant de lignes de concentration prenant les corps d'armée dans leur région et les amenant au point voulu, vers la frontière. Il faut, autant que possible, que ces lignes restent distinctes sur tout leur parcours ; qu'elles ne présentent pas de troncs communs susceptibles de diminuer leur capacité de trafic ; qu'elles soient pourvues de deux voies ; que leur profil se prête, sauf exception, à la circulation sans dédoublement de trains portant une unité tactique et son matériel.

Il est nécessaire aussi d'avoir des lignes de manœuvres, pour les mouvements à effectuer parallèlement au front de l'ennemi.

Il est indispensable encore d'avoir les installations et les engins nécessaires pour l'embarquement et le débarquement rapide des troupes et pour leur alimentation en cours de route.

Beaucoup a été fait depuis 1870, à tous ces points de vue. Nous ne rappellerons pas les lignes nouvelles dont a été couverte la région de l'Est, les doublements de voies qui y ont été effectués, les améliorations apportées au profil et au tracé de certains chemins. Bien qu'il ne puisse guère y avoir de secret à cet égard, nous nous garderons bien d'énumérer les itinéraires de concentration dont disposeront ainsi nos armées.

Des quais militaires ont été établis avec des accès et des dégagements

faciles, sur les points où les quais commerciaux ne suffisaient pas. Il a été créé aussi des chantiers de déchargement. L'embarquement et le débarquement de la cavalerie, de l'artillerie, des munitions et des approvisionnements, s'y fera à l'aide ponts-volants. Les quais présentent la longueur requise pour recevoir les trains les plus longs.

Des rampes mobiles permettront, le cas échéant, l'embarquement et le débarquement en rase campagne, quand il sera impossible de procéder à ces opérations au droit d'un quai, par suite d'un accident ou de toute autre cause. Les moyens d'alimentation en eau des machines ont été améliorés.

Des haltes-repas, comprenant des quais avec hangar et cuisine, pourvoiront à la réfection des hommes et des chevaux pendant le trajet.

On a parfois exprimé des craintes sur l'insuffisance de notre matériel roulant. Ces craintes ne sont pas fondées. Au 31 décembre 1884, le réseau métropolitain de la France possédait (sans compter les chemins de fer d'intérêt local) 9 000 locomotives, 21 000 voitures à voyageurs, 9 000 wagons de la grande vitesse, 255 000 wagons à marchandises de toute nature. Des mesures ont été prises d'ailleurs pour approprier au transport des troupes et des chevaux une grande partie du matériel à marchandises. Il est facile de se rendre compte de l'excès de ressources dont disposera l'armée.

En effet, les trains militaires portent normalement une unité tactique : bataillon (1 100 hommes et 50 chevaux), escadron de cavalerie (250 hommes et 250 chevaux), batterie d'artillerie (225 hommes et 225 chevaux), etc. Le nombre de trains à mettre en mouvement pour le transport d'un corps d'armée, tel qu'il serait constitué en cas de mobilisation, peut être évalué à 102, dont 3 pour le quartier général du corps d'armée, 2 pour les quartiers généraux de division, 25 pour l'infanterie, 10 pour la cavalerie, 17 pour l'artillerie, 17 pour le parc d'artillerie et la section de munitions, 1 pour le génie et son parc, 3 pour l'équipage de pont, 7 pour les ambulances, 16 pour le convoi administratif, 1 pour l'habillement et le campement. Pour les 19 corps d'armée, en supposant qu'il fût nécessaire de les amener tous sur la frontière, il faudrait 1 900 à 2 000 trains, comportant moins de 100 000 véhicules. Le simple rapprochement de ces chiffres suffit à prouver qu'aucune crainte ne doit être conçue à cet égard. Il y a lieu de remarquer d'ailleurs que les troupes du 6e corps et une partie de celles du 1er et du 7e pourront sans doute rejoindre leurs positions sans employer le chemin de fer, si la concentration s'opère sur notre frontière de l'Est.

On a aussi élevé des doutes à un autre point de vue. On s'est demandé si le personnel serait suffisant et surtout si la variété des signaux et des règlements d'exploitation permettrait de déverser au moment voulu une partie des agents des réseaux les moins chargés sur les réseaux les plus chargés et particulièrement sur le réseau de l'Est. L'opinion publique peut se rassurer à cet égard. Le trafic civil étant entièrement supprimé, le personnel des Compagnies suffira à sa tâche; le Ministre des travaux publics a d'ailleurs pris une mesure de sage prévoyance en imposant aux Compagnies un code uniforme des signaux.

Une question fort intéressante est celle de savoir quel délai s'écoulerait entre le jour de la mobilisation et celui où la concentration serait achevée. La mobilisation exige cinq jours, dont un pour la mise en marche des hommes et les quatre autres pour leur habillement, leur équipement, leur organisation et leur préparation à l'embarquement. Quant à la durée de la concentration, elle dépend évidemment du théâtre de la guerre, du plan de campagne, du nombre des lignes de concentration. La seule indication que nous puissions donner ici est celle du nombre moyen de jours nécessaire à l'écoulement des trains d'un corps d'armée sur une ligne déterminée. Pour se mettre à l'abri de toutes les éventualités, les spécialistes admettent que l'on peut faire passer sur un même itinéraire 30 à 35 trains par jour, avec une vitesse moyenne de 20 kilomètres par heure, arrêts compris. Pour une guerre sur la frontière de l'Est, la concentration serait très avancée à la fin du 11e jour à partir de l'ordre de mobilisation; deux ou trois jours suffiraient largement pour l'achever.

Les Allemands seraient-ils en ligne avant nous ? Leur avance ne pourrait être considérable; cependant il est à craindre qu'ils nous gagnent de vitesse. En 1870, ils ont effectué leur concentration en onze jours. Depuis, ils n'ont cessé de renforcer leur réseau d'attaque. Le simple examen de la carte des chemins de fer de l'Europe montre les puissants faisceaux de voies dont ils pourraient user pour leurs mouvements. Ils n'ont reculé devant aucune dépense pour les aménagements de leurs gares. Leur matériel roulant offre certains avantages pour le transport des chevaux : c'est là toutefois un point secondaire. Ils ont plus de troupes massées à proximité de la frontière.

Ce n'est point un cri d'alarme que nous poussons : car la France est en état de lutter. Mais les Pouvoirs publics ne doivent rien négliger pour réduire au strict minimum la durée des opérations préliminaires, qui peuvent exercer une influence décisive sur le sort du pays.

Leur attention doit aujourd'hui se porter principalement sur l'aména-

gement des quais de débarquement. Le faisceau des lignes de concentration est complet ou presque complet. Mais il est d'une impérieuse nécessité que la capacité de débit de ces lignes ne soit pas réduite par des difficultés de débarquement. Il faut que le plan de campagne soit bien arrêté, que les quais soient placés assez près de la frontière et cependant à l'abri des entreprises de l'ennemi, que leur nombre et leur étendue excèdent même les besoins prévus, que leurs accès soient largement ouverts.

Aucun sacrifice, aucun effort, ne doivent coûter pour sauvegarder les intérêts sacrés de la patrie.

Il est enfin un dernier point d'interrogation qui se pose inévitablement. Nous avons un réseau statégique bien constitué, une réglementation savamment étudiée, une organisation fortement et sagement préparée, un personnel d'élite. Tous les ordres, tous les plans de marche sont prêts à sortir de leurs cartons à l'heure dite. Le mécanisme, en un mot, est construit avec un soin et une précision mathématiques ; un geste, un signe, suffisent pour le mettre en mouvement. Fonctionnera-t-il sans à-coup, sans accident ? Quelqu'un de ses organes ne fera-t-il pas défaut au dernier moment ? Ne se produira-t-il pas quelque grippement dans ces engrenages si habilement tracés ? Doit-on avoir une confiance aveugle dans l'avenir ?

Nous avons souvent entendu dire par des gens du métier qu'une expérience serait de la plus haute utilité. La Prusse avait eu, avant 1870, à effectuer des opérations de mobilisation et de concentration. La France n'a pas la même pratique qu'elle. Avec quelque soin qu'ait été construite une machine, il est d'usage de la faire marcher à blanc, de la soumettre à des épreuves préalables.

La nécessité de l'expérience n'a pas paru douteuse au Ministre de la guerre, puisqu'il a présenté, le 18 mai 1887, un projet de loi tendant à y procéder pour un corps d'armée.

Sans doute, elle soulèvera de sérieuses difficultés ; elle coûtera cher ; elle jettera le trouble dans la région.

Sans doute aussi, nous avons pour nous éclairer le passé même des Allemands, dont nous avons imité l'organisation.

Cependant, l'incertitude reste et elle est profondément regrettable, si l'on considère que la confiance est l'un des plus puissants éléments de succès. Il appartient au Parlement d'apprécier et de décider.

---

§ 4. — CONTENTIEUX DES TRANSPORTS MILITAIRES

RÈGLES DE COMPÉTENCE

1. **Contentieux de l'application du cahier des charges.** — L'autorité compétente pour statuer sur les difficultés relatives à l'application des clauses du cahier des charges concernant les transports militaires est le Conseil de préfecture, sauf appel au Conseil d'État. Bien que ces difficultés portent le plus souvent sur des questions de tarifs, il s'agit d'interpréter et d'appliquer l'acte de concession, et le Conseil de préfecture est compétent en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII.

Les décisions prises par les Ministres compétents n'ayant d'autre but et d'autre effet que d'affirmer la prétention de l'État, comme partie contractante, ne peuvent être déférées au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoirs (Conseil d'Etat, 16 août 1862, Cies diverses contre le Ministre des travaux publics; — 5 mars 1880, Cies d'Orléans et de l'Est contre le Ministre de la guerre).

Au cas où le débat s'élèverait entre un militaire ou marin, agissant en son nom personnel, et une Compagnie, il n'y aurait plus en présence que deux intérêts privés et l'autorité judiciaire serait compétente (Cour de cassation, 12 novembre 1873, Cie de P.-L.-M. contre de Talencé ; — 14 août 1877, Cie d'Orléans contre Humann).

Aucun recours ne pourrait être formé contre les décisions par lesquelles les Compagnies seraient requises de mettre à la disposition du Gouvernement tous leurs moyens de transport.

2. **Contentieux des traités pour les transports généraux.** — Ces traités étant étrangers à l'acte de concession, il appartient au Conseil d'État de statuer directement sur les litiges auxquels donneraient lieu les actes de liquidation du Ministre de la guerre.

Quant aux contestations entre les Compagnies et les officiers ou employés militaires qui useraient du bénéfice de la clause relative au transport de leurs bagages personnels, elles sont de la compétence des tribunaux civils. Elles ne naissent, en effet, que d'un conflit entre deux intérêts particuliers et il n'y a nulle raison pour les soustraire au juge de droit commun (Cour de cassation, 29 juillet 1872, Cie de P.-L.-M. contre Weyle).

CHAPITRE V

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES

POUR LES TRANSPORTS DE LA POSTE ET POUR LES COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES

§ 1er. — TRANSPORTS POSTAUX

1. Obligation de réserver deux compartiments de 2e classe dans chaque train ordinaire pour les transports postaux. — Les obligations et les droits des Compagnies pour les transports du service des postes sont réglés par l'article 56 du cahier des charges.

Aux termes du § 1er, les Compagnies sont tenues de réserver gratuitement, à chacun des trains de voyageurs circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2e classe ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus restant à la disposition de la Compagnie (1).

2. Obligation éventuelle de transporter gratuitement les voitures de la poste. — Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture est également gratuit (Art. 56, § 2).

Les voitures spéciales sont construites aux frais de l'Administration des postes, qui en règle la forme et les dimensions, sauf approbation par le Ministre des travaux publics des dispositions intéressant la régularité et la sécurité de la circulation. Leur poids ne peut dépasser 8000 kilogrammes. L'entretien en est fait aux frais du service des postes, sauf pour les châssis et les roues dont l'entretien est à la charge de la Compagnie (Art. 56, § 9) (1).

(1) Voir, à titre historique, un décret au contentieux du 16 juin 1853 (Cie d'Orléans à Bordeaux), rendu pour l'application d'un cahier des charges différent du type actuel.

Le poids de 8 tonnes comprend la caisse, le chargement, le châssis et les roues (Décision du Ministre des travaux publics, du 9 mars 1866; Conseil de préfecture de la Seine, 7 mars 1878, Cie de P.-L.-M.).

Quand ce poids est dépassé, la Compagnie a le droit de se refuser au transport; mais, lorsqu'elle n'a point usé de son droit, elle n'est pas fondée à réclamer ultérieurement une rétribution pour l'excédent (Conseil de préfecture de la Seine, 7 mars 1878).

Par une circulaire du 14 février 1881, le Ministre des travaux publics a invité les Compagnies, à la suite d'un accident, à placer autant que possible les wagons-poste au milieu des trains, de manière à donner de plus grandes garanties aux agents et à faciliter en outre leur travail, en amortissant les secousses résultant de l'arrêt et de la mise en marche des trains.

Le service postal a pris un développement qui oblige souvent les Compagnies à atteler plus d'une voiture spéciale au même train. Les projets de convention élaborés par M. Varroy en 1882 comportaient pour les Compagnies l'obligation de transporter deux voitures; mais ils n'ont pas abouti. En l'état, l'Administration des postes doit une rétribution pour la seconde voiture. Il résulte d'une circulaire du Ministre des travaux publics, en date du 11 août 1864, que cette rétribution est fixée, par kilomètre, à 0 fr. 50 pour la première voiture et à 0 fr. 25 pour chacune des autres voitures en sus; l'attelage des voitures supplémentaires est subordonné à l'adhésion de la Compagnie.

3. Train journalier de la poste. — Avis à donner à l'Administration des postes, pour les changements à apporter à l'horaire des trains ordinaires. — Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, est mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des postes (1), pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne (Art. 56, § 3) (2).

L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le Ministre des travaux publics et le Ministre des postes, la Compagnie entendue (Art. 56, § 4). C'est là une assez lourde charge pour les lignes secondaires, qui peuvent être ainsi astreintes, sans rémunération, à un service de nuit fort onéreux : aussi les conventions de 1883 avec les grandes

(1) Aujourd'hui, le Ministre des finances.

(2) Voir, à titre historique, un arrêt du Conseil d'État du 8 février 1878 (Cie des Dombes contre Ministre des finances). Le cahier des charges des Dombes portait que la Compagnie réserverait gratuitement dans l'un des trains journaliers de voyageurs ou de marchandises un compartiment spécial. Le Conseil a décidé que l'expression « train journalier » s'appliquait aux deux sens de la circulation.

Compagnies ont-elles limité le nombre des trains en fonction de la recette et stipulé qu'aucune circulation de trains ne pourrait être exigée entre 10 h. du soir et 6 h. du matin, tant que la recette totale n'aurait pas atteint 15 000 francs par kilomètre, à moins que l'État ne prît à sa charge toutes les dépenses supplémentaires résultant de la création de ce service de nuit : en cas de désaccord, ces dépenses seraient fixées par voie d'arbitrage. La Compagnie n'est tenue de modifier la marche des trains journaliers que si elle a été prévenue quinze jours à l'avance (Art. 56, § 7).

Lorsque la Compagnie veut changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elles est tenue d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance (Art. 56, § 2).

4. **Trains spéciaux.** — Indépendamment du train journalier de la poste, il peut y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche est réglée de la même manière et qui donnent lieu, au profit de la Compagnie, à une allocation de 75 centimes par kilomètre pour la première voiture et de 25 centimes pour chaque voiture en sus. La Compagnie peut placer dans ces trains des voitures de toute classe, pour le transport des voyageurs et des marchandises. Leur vitesse ne doit pas être inférieure à 40 km. par heure, temps d'arrêt compris ; cependant, l'Administration peut consentir un abaissement de cette limite, à raison des pentes ou des courbes ; elle peut aussi en exiger le relèvement, si la Compagnie obtient dans son service une vitesse supérieure (Art. 56, §§ 5, 6 et 11).

La Compagnie ne peut être tenue d'établir des convois spéciaux, qu'autant que l'Administration l'a prévenue par écrit quinze jours à l'avance (Art. 56, § 7).

5. **Trains extraordinaires.** — Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'Administration requiert l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition doit être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix en est ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie (Art. 56, § 8).

Il résulte d'une circulaire du Ministre des travaux publics du 11 août 1864 que le prix convenu est de 5 fr. par kilomètre.

6. **Transport des agents des postes.** — Les agents chargés de la manipulation des dépêches ont droit au transport gratuit dans les voitures ou les compartiments spécialement affectés au service des postes.

De plus, l'article 56, § 12, oblige les Compagnies à transporter gratuitement par tous les trains de voyageurs les agents des postes chargés d'une mission ou d'un service accidentel et porteurs d'un ordre de service régulier délivré par le Ministre des postes. Ces agents ont droit à une place de 2e classe ou à une place de 1re, si le convoi ne comprend pas de voitures de 2e classe.

Le Ministre des postes et télégraphes a profité de ce que les Compagnies ne peuvent, comme nous le verrons plus loin, établir leurs communications télégraphiques sans son autorisation, pour élargir un peu le cadre des immunités accordées aux agents de son administration. Aux termes de l'article 14 de l'arrêté type actuellement en vigueur, « la Compagnie « transporte gratuitement, par tous les trains de voyageurs, tout fonction- « naire, agent, sous-agent ou ouvrier d'équipe du service des postes et « télégraphes, voyageant sur le réseau pour le contrôle ou pour l'exécution « d'un service, ou chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et « porteur, à Paris, d'un ordre de service régulier délivré par le Ministre, « en province, soit de cet ordre, soit d'une demande signée par le chef du « service départemental ; la gare de départ peut retirer le document pré- « senté et, dans ce cas, elle doit y substituer un permis.

« Il est accordé : 1° à l'agent du service des postes et télégraphes en « mission une place de voiture de 1re ou de 2e classe, selon son grade, ou « de 1re classe, si le train ne comporte pas de voitures de 2e classe ; 2° aux « ouvriers d'équipe une place de voiture de 3e classe.

« Les agents que leur service oblige à des voyages répétés peuvent « recevoir une carte de circulation d'une classe en rapport avec leur « situation hiérarchique. Cette carte leur est délivrée par la Compagnie, « sur la demande du Ministre des postes et des télégraphes.

« Les facteurs du service des postes et télégraphes, circulant pour les « besoins de leur service, sont admis gratuitement dans les trains de « voyageurs, sur la présentation d'une feuille de route délivrée par le di- « recteur des postes et télégraphes du département. Il leur est accordé « une place de 3e classe. »

Nous discuterons plus loin la légalité des actes par lesquels ces charges supplémentaires ont été imposées aux Compagnies.

7. **Objets jouissant de la gratuité du transport.** — Il a été soutenu que la gratuité stipulée par l'article 56 du cahier des charges s'appliquait exclusivement aux lettres et dépêches proprement dites, et que tous les autres transports remis à la Compagnie par l'Administration des postes

devaient acquitter le tarif fixé pour les objets transportés à la vitesse des voyageurs.

Mais le Conseil d'État a décidé, le 7 mars 1873 (Cie de l'Est contre Administration des postes), que, dans le sens de l'article 56, le service des lettses et dépêches comprend tous les objets dont l'Administration des postes est tenue d'effectuer le transport aux prix du tarif établi par la loi et qui sont expédiés dans une même enveloppe de toile ou de papier, ficelée au bureau de départ et ne devant être ouverte qu'au bureau d'arrivée, sans distinction entre les objets pour lesquels la poste a un droit exclusif de transport et ceux dont elle opère le transport en concurrence avec l'industrie privée, notamment les échantillons de commerce.

8. **Terrains mis à la disposition du service des postes dans les gares.** — Les Compagnies sont tenues de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires désignées par l'Administration des postes, un emplacement sur lequel cette administration puisse faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement sont, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements et du double à Paris.

La valeur locative des terrains ainsi fournis par la Compagnie lui est payée de gré à gré ou à dire d'experts.

La position est choisie de manière que les bâtiments ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie (Art. 56, §§ 14 et 15).

En pratique, les bâtiments sont construits par les Compagnies pour le compte du service des postes; souvent même, il n'y a pas de construction spéciale : le service est installé dans un local dépendant des bâtiments de la Compagnie, sauf paiement d'un loyer par le Ministère des postes.

Lorsque les bâtiments sont spéciaux, il est indispensable que la Compagnie soit immédiatement remboursée de ses avances ou tout au moins que l'Administration des postes contracte l'engagement : 1° de payer un loyer suffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement de ces avances, ainsi que l'entretien des ouvrages; 2° de rembourser la part non amortie de la dépense, au cas où elle abandonnerait son installation, à moins que celle-ci ne soit utilisée par le concessionnaire. Sinon, le compte de premier établissement de la Compagnie serait indûment grevé au profit d'un département ministériel autre que celui des travaux publics.

De ces deux solutions, la première est de beaucoup la plus correcte et la plus conforme, tant à la lettre du cahier des charges qu'aux règles générales de la comptabilité. En effet, le cahier des charges dispose expres-

sément que les constructions seront faites par l'Administration des postes, et cette Administration, qui a à son budget un chapitre de matériel, doit éviter d'accroître indirectement ses ressources.

Quand le service est installé dans un des bâtiments de la Compagnie, le remboursement en capital n'est plus possible ; mais la nécessité de l'engagement ci-dessus défini subsiste toute entière.

Au cas où, pour les besoins du service de l'exploitation, la Compagnie devrait déplacer les installations faites et payées par l'Administration des postes, ce déplacement serait, bien entendu, aux frais du chemin de fer.

9. **Appareils pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.** — L'article 56, § 16, réserve à l'Administration le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves au service de la ligne ou des stations.

De nombreux essais ont été faits durant ces dernières années, pour la réalisation de ce progrès, qui permettrait de desservir les stations secondaires par les trains rapides. Actuellement les employés des bureaux ambulants peuvent bien jeter au passage les sacs de dépêches destinés à la distribution (1) ; mais ils ne peuvent recevoir de sacs en échange.

10. **Droit d'introduction dans les gares des agents chargés du service.** — Les employés chargés de la surveillance du service et les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches ont accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie (Art. 56, § 17).

11. **Accidents. Transports prohibés.** — Nous avons traité dans des chapitres spéciaux, auxquels nous ne pouvons que renvoyer, des accidents dont peuvent être atteints les employés des postes, ainsi que des prohibitions en matière de transports postaux. (Voir tome III, page 492 et suivantes, et tome IV, page 886.)

12. **Règles de compétence.** — Les difficultés qui s'élèveraient entre l'Administration et les Compagnies, au sujet de l'application de l'article 56 du cahier des charges, seraient de la compétence du Conseil de préfecture, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, art. 4.

(1) Cette manœuvre n'est pas sans danger pour les agents des gares, qui sont exposés à être atteints.

Nous avons vu que certains prix doivent, à défaut d'entente amiable entre l'Administration des postes et les Compagnies, être réglés par des experts. Ce mode d'instruction est obligatoire ; mais les experts ne statuent pas souverainement ; leurs conclusions peuvent être contestées devant le Conseil de préfecture (Conseil d'État, 22 novembre 1851, Cie d'Amiens à Boulogne).

13. **Observations sur les chemins de fer d'intérêt local.** — L'article 7 de la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local portait que ceux de ces chemins de fer qui recevraient une subvention du Trésor pourraient seuls être assujettis envers l'État à un service gratuit. Cette règle a été reproduite dans l'article 17 de la loi du 11 juin 1880 : « Les chemins de fer qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor « peuvent seuls être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une « réduction du prix des places. »

Ainsi, l'Administration des postes ne peut exiger d'immunités au profit de son service que si le chemin de fer est subventionné par le Trésor ; quand cette éventualité se réalise, son droit subsiste alors même que le concessionnaire cesserait de faire appel à la garantie. Il a paru juste, en effet, qu'une entreprise devant son existence à l'assistance de l'État ne pût refuser la continuation de son concours gratuit, le jour où l'assistance à laquelle elle était redevable de sa prospérité cesserait de lui être nécessaire.

La dispense accordée aux entreprises non subventionnées a éveillé les craintes et provoqué quelques objections de l'Administration des postes : en effet, l'ouverture des voies ferrées déterminant la suppression des anciennes entreprises de messageries, l'Administration redoutait d'avoir à créer à grands frais de nouvelles entreprises spéciales ou à subir la loi des Compagnies. Ces objections n'ont cependant pas prévalu.

Lorsque le Conseil d'État a arrêté le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local, en vertu de la délégation qu'il tenait de la loi du 11 juin 1880, il s'est attaché à adopter des dispositions qui, tout en sauvegardant les intérêts du service des postes, ne fussent pas de nature à peser trop lourdement sur des entreprises peu productives, obligées à la parcimonie et placées beaucoup moins directement que les chemins d'intérêt général sous l'autorité du pouvoir central.

Il a tout d'abord reconnu la nécessité d'imposer dans tous les cas aux Compagnies les obligations indispensables pour assurer le fonctionnement des services publics, que ces Compagnies fussent dotées ou non d'une subvention. C'est donc exclusivement dans la rétribution qu'il a établi la diversité de régime prévue par l'article 17 de la loi du 11 juin 1880.

Les principales différences entre le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général et celui des chemins de fer d'intérêt local sont les suivantes :

1. Dans les trains ordinaires, la Compagnie n'est tenue de réserver qu'un compartiment de 2e classe ou un espace équivalent, fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'Administration a le droit de fixer à une voiture de chaque convoi une boite dont elle fait opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle peut : 1° requérir un second compartiment; 2° introduire dans les convois ordinaires des voitures spéciales à elle appartenant, dont les dimensions et le poids par essieu ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd affecté au service du chemin de fer.

Si la Compagnie est subventionnée, elle fournit gratuitement le premier compartiment et, pour le surplus, reçoit la moitié des tarifs homologués. Si elle n'est pas subventionnée, elle est autorisée à percevoir le plein de ces tarifs.

2. Le Ministre des postes peut exiger, après avoir entendu le concessionnaire et le département et s'être concerté avec le Ministre des travaux publics, qu'un convoi spécial soit ajouté au service ordinaire. Mais la Compagnie doit, dans tous les cas, être remboursée de ses dépenses, déduction faite de ses recettes : le règlement, à défaut d'accord, est confié à deux arbitres; s'il y a lieu, un tiers arbitre est désigné par le Conseil de préfecture.

3. Les agents des postes et des télégraphes en service ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe, lorsque la ligne est subventionnée par le Trésor (1).

4. L'emplacement des bureaux de poste n'est fourni gratuitement que si le chemin est subventionné.

Dans chaque espèce, il y a lieu de se reporter au cahier des charges propre à la concession. Car, malgré le soin avec lequel le Conseil d'État cherche à assurer le respect du type, des dérogations y sont souvent apportées.

(1) Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne ont le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur sont délivrées.

§ 2. — COLIS POSTAUX

1. Organisation du service des colis postaux. — L'origine du service des colis postaux remonte au Congrès international qui s'est réuni à Paris, en 1878.

La France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Égypte, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Inde britannique, le Luxembourg, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, la Suède, la Suisse et la Turquie signèrent, le 3 novembre 1880, une convention pour l'échange international, sous la dénomination de colis postaux, de paquets ou articles de messagerie, sans déclaration de valeur, ne dépassant pas le poids de 3 kilogrammes, le volume de 20 décimètres cubes et la dimension de 60 centimètres sur une face quelconque. La transmission de ces colis devait être faite par les offices postaux et jouir ainsi des avantages d'économie, de rapidité et de sécurité que donnent les services de la poste.

La taxe était, pour les transports par terre, de 0 fr. 50 par pays participant, avec faculté transitoire attribuée à chaque pays de percevoir une surtaxe généralement fixée à 0 fr. 25. Pour les transports maritimes, elle variait de 0 fr. 25, pour un parcours de 500 milles marins au plus, à 3 fr., pour les parcours supérieurs à 6 000 milles. Une surtaxe de 0 fr. 25 était stipulée pour les relations entre la France et l'Algérie ou la Corse, ainsi qu'entre l'Italie continentale et la Sicile ou la Sardaigne.

Le pays de destination avait le droit de percevoir du destinataire, pour le factage et l'accomplissement des formalités en douane, un droit dont le montant ne pouvait excéder 0 fr. 25 par colis.

La liberté du transit était garantie sur le territoire de chacun des pays contractants. De plus, par dérogation à la législation ordinaire en matière postale, la responsabilité des offices participant aux transports était engagée en cas de perte ou d'avarie, jusqu'à concurrence de 15 francs.

Le Ministre des postes et des télégraphes, qui ne disposait ni de bâtiments pour la réception des colis, ni de services de factage pour leur transport aux gares ou à domicile, conclut avec les grandes Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État une convention par laquelle elles se chargeaient du service, moyennant la taxe de 0 fr. 50 et le droit de factage de 0 fr. 25, lorsque les colis seraient livrés à domicile, et cela lors même que le transport devrait emprunter, non seulement des voies ferrées,

mais encore des voies de terre sur lesquelles seraient organisées des correspondances.

Les Compagnies de chemins de fer prenaient d'ailleurs cet engagement pour le trafic intérieur, comme pour le trafic international.

De leur côté, la Compagnie des messageries maritimes, la Compagnie générale transatlantique, la Compagnie du service postal entre Calais et Douvres et la Société Fraissinet, concessionnaire du service postal entre la France et la Corse, assumaient la charge du transport maritime au prix fixé par la conférence.

La convention internationale et les traités conclus entre le Ministre des postes et télégraphes, les Compagnies de chemins de fer et les Compagnies de transports maritimes, furent ratifiés par une loi du 3 mars 1881. Cette loi réduisit à 0 fr. 10 le droit de timbre des récépisssés de chemins de fer et des connaissements pour les colis postaux (y compris le droit de la décharge donnée par le destinataire); elle supprima également, pour ces colis, l'impôt sur les transports en grande vitesse et le droit spécial de dix centimes établi pour subvenir aux frais de la statistique commerciale, tant à l'entrée qu'à la sortie du territoire français.

La loi du 3 mars 1881 ayant été favorablement accueillie par l'opinion publique, le législateur donna, le 24 juillet 1881, de nouvelles facilités au transport des colis postaux : 1° en supprimant le droit de timbre de 0 fr. 10 sur les bulletins d'expédition, pour le transit par la France ou l'Algérie ; 2° en réduisant à un seul droit de 0 fr. 10 le timbre pour les colis transportés successivement par voie terrestre et maritime; 3° en faisant disparaître les droits de timbre de 0 fr. 75 et de 0 fr. 05 afférents aux acquits-à-caution et passavants de douane (Art. 19 du titre 1er de la loi du 28 avril 1816) pour les colis transitant par la France ou l'Algérie ou donnant lieu à des expéditions par mer, soit entre les ports français, soit entre les ports de la France et ceux de l'Algérie, soit entre les ports Algériens ; 4° en accordant la gratuité du plombage, dans tous les cas où cette opération était prescrite par les lois et règlements de la douane.

Le 25 juillet 1881, une autre loi autorisait le Ministre : 1° à traiter avec les Compagnies de chemins de fer et de navigation, pour supprimer les conditions de dimensions et de volume et pour admettre les expéditions contre remboursement; 2° à étendre par des traités spéciaux le bénéfice de ces dispositions, soit en France, en dehors des limites d'exploitation des Compagnies de chemins de fer et de navigation, signataires de la convention de 1880, soit aux colonies françaises, soit dans les relations avec les pays étrangers. Le maximum des remboursements était fixé à 100 fr.; la taxe de retour des sommes encaissées était celle des colis pos-

taux ; en cas de perte, l'expéditeur avait droit au paiement intégral des sommes perdues.

Plusieurs décrets successifs sont intervenus pour l'exécution des lois du 30 mars et des 24 et 25 juillet 1881.

En résumé, le régime est le suivant :

a. *Service international.* — Admission des colis ne pesant pas plus de 3 kg. et n'excédant pas les dimensions précédemment indiquées, mais sans retour d'argent.

Tarif comportant, en règle générale, une taxe de transport de 0 fr. 50 pour chaque pays participant (avec surtaxe facultative limitée à 0 fr. 25, sauf quelques exceptions) (1).

Responsabilité de l'Administration jusqu'à concurrence de 15 fr.

Droit de timbre de 0 fr. 10.

b. *Service intérieur.* — Admission des colis avec la seule limite de poids de 3 kg.

Taxe totale de 0 fr. 60 ou 0 fr. 85, y compris le droit de timbre, suivant que le colis est livrable en gare ou à domicile.

Faculté pour le public d'expédier les colis contre remboursement de sommes pouvant s'élever à 100 fr., moyennant le paiement de la même taxe de retour, l'Administration étant responsable de la perte des sommes recouvrées.

Ce régime de début a élevé le nombre des petits paquets remplissant les conditions des colis postaux de 8 millions en 1881 à plus de 17 millions en 1885.

Le congrès postal de Lisbonne, en 1885, a proposé de nouvelles mesures tendant à élever à 5 kg. le poids maximum des colis ; à admettre les envois contre remboursement jusqu'à concurrence de 500 fr., moyennant un droit de 2 °/₀ au maximum ; à accepter les déclarations de valeur avec garantie de cette valeur, jusqu'à concurrence d'un maximum ne pouvant descendre au-dessous de 500 fr. et moyennant un droit d'assurance égal à celui qui est perçu pour les lettres avec valeur déclarée ; à créer des colis encombrants, c'est-à-dire des colis dépassant 1 m. 50 dans un sens quelconque ou exigeant, en raison de leur forme ou de leurs dimensions, des précautions particulières, moyennant une taxe additionnelle de 50 °/₀ ; à élever de 15 à 25 fr. le maximum de l'indemnité pour les colis sans déclaration de valeur.

(1) Le Gouvernement français n'a pas encore appliqué cette surtaxe ; il l'a réservée, en vue d'étendre le service au delà du rayon d'action des Compagnies de chemins de fer.

Ces conclusions ont été approuvées en principe par une loi du 27 mars 1886.

Le 29 mai 1886, le Ministre des postes et des télégraphes a déposé un projet de loi portant approbation d'une convention qu'il a conclue avec les Compagnies de chemins de fer, afin d'assurer la réalisation des mesures proposées au congrès de Lisbonne, tant pour les transports internationaux que pour les transports intérieurs.

Les Compagnies recevraient 0 fr. 75 pour la part française dans les transports internationaux, la rémunération pour le transit et les relations avec la Corse, l'Algérie et la Tunisie, demeurant fixée à 0 fr. 50. A ce chiffre s'ajouterait une taxe de 0 fr. 25, quand le colis aurait été remis à domicile.

La rétribution des Compagnies pour les transports intérieurs serait de 0 fr. 90, y compris la remise à domicile : l'augmentation du poids maximum, porté de 3 à 5 kg., coïnciderait ainsi avec un relèvement de 0 fr. 15 pour les colis remis à domicile et de 0 fr. 40 pour les colis adressés en gare.

2. Conditions de détail du tarif commun des colis postaux. — L'affranchissement est obligatoire, au départ : 1° pour le prix de transport ; 2° s'il y a lieu, pour le retour du remboursement ; 3° en cas de remise à domicile, pour la taxe supplémentaire correspondante.

Les colis postaux font l'objet de bulletins d'expédition et d'affranchissement; si l'expédition est grevée d'un remboursement, il y a lieu à deux bulletins, l'un pour le transport du colis, l'autre pour le retour d'argent.

Les colis ne doivent contenir ni lettres, ni notes ayant le caractère de correspondance (1).

Ils sont acceptés dans les bureaux de ville, sans augmentation de taxe.

Ils doivent être soigneusement emballés et porter la mention « Livrable « en gare ou à domicile ».

Sont exclus les objets pour lesquels il existe dans les tarifs des Compagnies une taxe ad valorem ; les matières explosibles, inflammables ou dangereuses ; les petits animaux vivants ; les expéditions pour lesquelles l'article 3 de la loi du 30 mars 1872 exige des récépissés spéciaux.

En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité est due à l'expéditeur ou, à défaut et sur la demande de celui-ci, au destinataire.

3. Délais de livraison. — Les colis postaux sont assimilés à la messagerie pour les délais de livraison.

(1) Voir page 886.

4. **Règles de compétence.** — L'article 10 de la convention passée le 2 novembre 1880 entre l'État et les Compagnies, et approuvée par la loi du 3 mars 1881, attribue aux tribunaux administratifs la connaissance de toutes les contestations entre l'Administration, les Compagnies et les tiers, relativement à l'exécution et à l'interprétation de cette convention.

Cette attribution de compétence, même pour les litiges dans lesquels l'Administration n'est pas partie et qui s'agitent exclusivement entre l'État et les tiers, s'explique par ce fait que les Compagnies sont de simples agents d'exécution, des préposés de l'Administration des postes, et que le service, quoiqu'assuré par elles, n'en reste pas moins un service postal. Aussi, la Cour de cassation a-t-elle confirmé, le 11 février 1884 (Gerbaut contre Cie du Midi), une déclaration d'incompétence prononcée par la cour de Montpellier, à propos d'une action intentée contre la Compagnie du Midi pour défaut de remise d'un colis postal. La cour de Toulouse a statué dans le même sens, le 16 avril 1883 (Cie du Midi contre Delcour).

Le principe de la compétence exclusive de l'autorité administrative étant ainsi mis hors de doute, quel est le juge appelé à prononcer sur la contestation ? La question s'est posée, par suite de la rédaction vicieuse de la convention.

Si le litige s'agite entre l'État et les Compagnies, la réponse n'est pas douteuse. Il s'agit d'un marché de transports. Le Ministre prononce, sauf recours en Conseil d'État.

La règle doit être la même pour les litiges entre les tiers et l'Administration ou les Compagnies. Le conseil de préfecture de la Seine s'est, avec raison, déclaré incompétent, le 18 mars 1884 (Crussol contre Cie d'Orléans), en faisant observer que le domaine de la juridiction des Conseils de préfecture est nettement délimité par des lois spéciales, notamment par celle du 28 pluviôse an VIII, et ne peut être étendu sans un texte précis. Le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a de même décliné sa compétence, le 22 février 1884 (Blanchard contre Cie de l'Ouest), tout en faisant valoir des motifs sujets à critique.

5. **Observations sur les chemins de fer d'intérêt local.** — Lorsque le Conseil d'État a discuté le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local, la question s'est posée de savoir si on ajouterait les colis postaux aux lettres et dépêches ; mais le Conseil a reculé devant la charge excessive qui pourrait en résulter pour les concessionnaires, surtout si la limite du poids de ces colis venait à être augmentée.

§ 3. — COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES

TRANSPORTS POUR L'ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES

1. Obligations des Compagnies pour les lignes télégraphiques de l'État. — *a.* ÉTABLISSEMENT. — Le Gouvernement s'est réservé la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer (Art. 58, § 1er).

Sur la demande de l'Administration des télégraphes, il est réservé, dans les gares des villes et des localités à ce désignées, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes pour recevoir le bureau télégraphique et son matériel (Art. 58, § 2).

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux, deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques (Art. 58, § 6) (1).

b. SURVEILLANCE. RÉPARATION D'ACCIDENTS. — La Compagnie est tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître la cause. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie ont à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur sont données à cet effet (Art. 58, § 3).

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive est mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport est gratuit et doit être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique (Art. 58, § 5).

Outre les textes que nous venons de citer et qui sont empruntés au cahier des charges, on peut consulter une circulaire du Ministre des travaux publics en date du 26 décembre 1851, invitant les Compagnies à avertir immédiatement les commissaires de surveillance administrative des accidents qui pourraient survenir aux appareils du télégraphe électrique.

c. TRANSPORT DES AGENTS DES TÉLÉGRAPHES. — L'article 58, § 4,

(1) Voir une circulaire du 29 avril 1858 du Ministre de l'intérieur aux inspecteurs des lignes télégraphiques.

attribue expressément aux agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

Comme nous l'avons déjà exposé, page 1022, le Ministre des postes et télégraphes a étendu le cadre des immunités contractuelles ménagées à son personnel; il a inséré des dispositions, à cet effet, dans les arrêtés d'autorisation dont les Compagnies ont à se pourvoir pour l'établissement de leurs communications télégraphiques.

d. Transport du matériel de l'État. — L'arrêté type actuellement en vigueur pour les autorisations auxquelles nous venons de faire allusion contient les dispositions suivantes : « La Compagnie effectuera, sur la « demande du département des postes et télégraphes et sur les points de « ses lignes qui lui seront indiqués, le transport gratuit de tous les ma- « tériaux nécessaires à l'établissement et à l'entretien des lignes du « Gouvernement construites ou à construire ultérieurement sur ses « chemins. — Seront transportés aux mêmes conditions les matériaux « nécessaires à l'établissement et à l'entretien de toute autre ligne « télégraphique construite ou à construire par l'État sur les chemins de « fer ou sur les routes venant aboutir directement aux chemins exploités « par la Compagnie. »

C'est encore là une charge supplémentaire que ne prévoyait pas le cahier des charges et dont nous discuterons plus loin la légalité.

e. Dépôt du matériel de l'État. — L'article 58, § 1er, du cahier des charges, en autorisant l'établissement des lignes télégraphiques de l'État le long du chemin de fer, a autorisé ipso facto le dépôt du matériel destiné à la construction ou à l'entretien de ces lignes.

Mais, à défaut de stipulation contractuelle ou de disposition spéciale insérée dans les arrêtés d'autorisation des lignes de la Compagnie, le droit de l'État ne s'étend pas au dépôt du matériel destiné à des lignes autres que celles qu'il installe le long du chemin de fer (Conseil d'État, 17 mars 1882, Compagnie du Midi.)

Toutefois, les dépôts doivent être considérés comme inséparables du transport et, en conséquence, être soustraits à l'application des tarifs de la Compagnie, lorsqu'ils sont faits, soit en vue d'un transport immédiat, soit par suite d'un déchargement, pourvu que, dans ce dernier cas, le matériel soit enlevé par l'Administration des télégraphes dans les délais réglementaires (Même arrêt).

2. **Communications télégraphiques de la Compagnie.** — *a.* Dispositions du cahier des charges. — La Compagnie peut être autorisée et au besoin requise par le Ministre des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre des postes et télégraphes, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle peut, avec l'autorisation du Ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, quand il en existe une le long de la voie.

La Compagnie est tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État (Art. 58, §§ 7, 8 et 9).

b. Nécessité d'une autorisation. — La loi du 2 mai 1837 a remis entre les mains de l'État le monopole de l'usage des lignes télégraphiques. Ce monopole a été confirmé par l'article 1er du décret du 27 décembre 1851 : « Aucune ligne télégraphique ne peut être établie ou employée à la trans- « mission des correspondances que par le Gouvernement ou avec son « autorisation. »

Le § 7 de l'article 58 du cahier des charges n'a eu d'autre objet que de conférer au Ministre des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre des postes et des télégraphes, un droit de réquisition au regard de la Compagnie. Pour le surplus, il s'est borné à rappeler que, par application de l'article 1er du décret du 27 décembre 1851, la Compagnie pourrait obtenir l'autorisation indispensable pour l'établissement de ses communications télégraphiques.

c. Emploi des lignes télégraphiques des compagnies. — Le cahier des charges ne prévoit que la transmission des signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Mais les arrêtés d'autorisation délivrés par le Ministre des postes et des télégraphes permettent :

1° la transmission gratuite des dépêches relatives à la marche et à la composition des trains, au service de la voie et du personnel, au mouvement du matériel et des marchandises, aux réclamations concernant les marchandises et les bagages;

2° la transmission des autres dépêches se rapportant au service de la Compagnie, moyennant une taxe réduite, à titre d'abonnement et par

application de la loi du 5 avril 1878, au tiers de celle perçue pour les dépêches privées.

Il y a là, de la part de l'État, une renonciation à l'exercice d'une partie de son monopole. Cette renonciation s'imposait par suite des nécessités de l'exploitation des chemins de fer. Mais l'Administration des postes et des télégraphes y a trouvé la justification des charges qu'elle a imposées en échange aux Compagnies de chemins de fer, notamment pour le transport de son personnel et de son matériel. Le Conseil d'État, statuant au contentieux, a formellement reconnu la légalité des dispositions insérées à cet effet dans les arrêtés d'autorisation (17 mars 1882, Cie du Midi). Dans l'espèce qui lui a été soumise, la Compagnie réclamait à l'État le prix de transport du matériel télégraphique de l'État; elle soutenait que les conventions de 1857 lui avaient attribué le droit d'établir des communications télégraphiques et que le Ministre ne pouvait, à l'occasion de l'exercice de ses pouvoirs de police, lui imposer des clauses extra-contractuelles. Mais sa prétention a été repoussée, pour les motifs précédemment indiqués.

Certaines gares sont ouvertes à la télégraphie privée (Arrêté ministériel du 2 février 1857). Les dépêches expédiées par les particuliers sont soumises à la taxe ordinaire ; une remise, généralement fixée à 40 %, est faite à la Compagnie. Le service de la télégraphie privée est toujours subordonné à celui de l'exploitation du chemin de fer (Voir un règlement rédigé le 20 juin 1857 par le Directeur général des lignes télégraphiques) (1). Nous rappelons, incidemment, un arrêt déjà cité de la Cour de cassation, en date du 15 février 1868 (Cie de P.-L.-M. contre Lolliot et Lucas), repoussant la prétention de deux voyageurs d'imposer à la Compagnie la transmission gratuite d'un télégramme privé annonçant le retard d'un train.

Dans toutes les stations où il n'existe pas d'appareils de l'État, la Compagnie est tenue de faire transmettre et recevoir par ses agents toutes les dépêches officielles du Gouvernement; mais les dépêches du service de la Compagnie ont la priorité sur celles de l'État (Art. 8 des arrêtés d'autorisation).

Un arrêté du Ministre de l'intérieur du 4 juin 1857 a autorisé les Compagnies à transmettre en franchise les dépêches des chefs des bureaux ambulants de la poste.

d. Personnel préposé aux bureaux télégraphiques des compagnies. — Les appareils placés dans les gares sont manœuvrés par les agents de

(1) Voir aussi la loi du 29 novembre 1850, pour les dépêches intéressant la sécurité des voyageurs.

la Compagnie. Le département des postes et télégraphes a cependant le droit de désigner un certain nombre de gares où, en raison de leur situation particulière au point de vue du contrôle, le service est effectué pour le compte de la Compagnie par des agents du service télégraphique détachés à cet effet. Le nombre de ces agents est déterminé, la Compagnie entendue, par le Ministre des postes et télégraphes. Ils ne relèvent que de leur département (Art. 2 des arrêtés d'autorisation) (1). L'Administration n'encourt aucune responsabilité pour les fautes qu'ils pourraient commettre : on comprend donc que les Compagnies désirent leur remplacement par des agents du chemin de fer.

e. Mesures d'ordre et de contrôle. — Nous venons d'indiquer un des moyens de contrôle dont dispose l'Administration des télégraphes.

Le Ministre peut, la Compagnie entendue, prescrire d'autres mesures, telles que le renvoi des bandes imprimées, pour les postes télégraphiques pourvus d'appareils imprimants : cette mesure permet aux Compagnies de substituer ses agents aux employés de l'État, dans les postes auxquels des agents de l'Administration avaient été antérieurement attachés (Art. 3 des arrêtés d'autorisation).

f. Transmission des dépêches des compagnies par les fils de l'État, en cas d'accident. — En cas d'accident ou en vertu d'accords particuliers, les dépêches des Compagnies peuvent emprunter les fils de l'État (Instruction du Directeur général des lignes télégraphiques, du 17 juillet 1866). Les Compagnies ont un droit réciproque pour les dépêches urgentes.

g. Responsabilité des compagnies pour la transmission des dépêches privées. — L'État n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par la voie télégraphique (Loi du 29 novembre 1850, art. 6). Toutefois, aux termes du décret du 14 avril 1881, l'expéditeur peut, lorsqu'il en fait la demande dans les deux mois de la perception, obtenir le remboursement de la taxe de tout télégramme collationné, qui, par suite d'erreur de transmission, n'a pu manifestement remplir son objet, qui n'est point arrivé à destination plus tôt qu'il n'y serait parvenu par la poste, ou qui n'est pas parvenu à destination par le fait du service télégraphique.

Ainsi que le rappelle l'arrêté du 2 février 1857, les Compagnies de chemins de fer, étant des auxiliaires de l'État pour l'exercice de son mono-

(1) Voir une circulaire, en date du 8 avril 1855, du Directeur général des lignes télégraphiques.

pole, ne sont pas soumises à une responsabilité plus étendue (Cour de Nîmes, 6 août 1875, Monteil contre Cie de P.-L.-M.).

3. **Comparaison entre le régime français et celui de divers pays étrangers.** — Les relations entre les Compagnies et l'Administration des postes et télégraphes ayant donné lieu à de fréquentes difficultés, il ne sera pas sans intérêt de comparer le régime français à celui de divers pays étrangers.

a. Établissement des lignes de l'État. — En Angleterre, le Gouvernement peut établir ses lignes le long des voies ferrées, moyennant un droit annuel de passage de 25 francs par mille, soit de 15 francs environ par kilomètre; il a également la faculté d'utiliser les poteaux des Compagnies, si celles-ci n'y voient pas d'inconvénient au point de vue de la sécurité.

En Allemagne, l'État jouit de la gratuité du passage. Il en est de même en Belgique.

La réglementation anglaise et la réglementation italienne ont prévu le cas où l'exécution des travaux du chemin de fer nécessiterait le déplacement des lignes de l'État : en Angleterre, ce déplacement est opéré par la Compagnie aux frais de l'État; en Italie, il l'est par l'État aux frais de la Compagnie.

b. Surveillance et entretien des lignes de l'État. — En Angleterre, les Compagnies se chargent de l'entretien des lignes de l'État pour le compte du Gouvernement.

En Allemagne, les Compagnies ont la surveillance, la garde et le rétablissement provisoire des lignes de l'État, mais n'encourent aucune responsabilité pour les oublis ou omissions dont leurs agents se rendraient coupables. Elles reçoivent une redevance annuelle de 5 francs par kilomètre et sont, en outre, remboursées de leurs avances pour fourniture de matériaux et salaire d'ouvriers.

En Belgique, les Compagnies pourvoient gratuitement à la surveillance et à l'entretien journalier; les matériaux et objets de rechange sont fournis par l'État.

c. Transport des agents des télégraphes. — En Allemagne, les agents télégraphistes de l'État, préposés à l'entretien des lignes, peuvent voyager dans le compartiment de service des trains, avec un billet de 3e classe.

En Belgique, les Compagnies transportent gratuitement les fonctionnaires et agents qui leur sont désignés par l'Administration comme devant concourir à l'établissement et à l'entretien des lignes. Il en est de même en Italie, pour les agents chargés du contrôle ou de la surveillance.

d. Transport du matériel de l'État. — En Allemagne, les matériaux destinés aux lignes nouvelles paient le plein du tarif; le transport à pied d'œuvre des matériaux d'entretien est soumis à une taxe.

En Belgique, les matériaux de construction et d'entretien jouissent de la gratuité.

Le régime italien est le même pour les lignes situées sur le réseau; en ce qui concerne les autres lignes, les Compagnies perçoivent le demi-tarif.

e. Établissement des communications télégraphiques des compagnies. — En Angleterre, les Compagnies ont la faculté d'établir leurs lignes sans autorisation spéciale de l'État; elles peuvent être, en outre, autorisées à se servir des poteaux de l'État, moyennant un arrangement avec l'Administration.

En Allemagne, les Compagnies peuvent utiliser les poteaux de l'État, mais en fournissant leurs fils et leurs isolateurs.

En Belgique, les Compagnies se servent des poteaux de l'État; elles peuvent même, le cas échéant, être autorisées à utiliser le fil unique de l'Administration, lorsque ce fil suffit.

En Italie, l'établissement des lignes ou la pose des fils affectés au service des Compagnies sont subordonnés à une autorisation; il y est pourvu par l'État, aux frais des Compagnies.

f. Surveillance et entretien des lignes ou des fils des compagnies. — En Italie, les Compagnies assurent elles-mêmes la surveillance et l'entretien des lignes exclusivement affectées à leur service. Quant aux lignes mixtes, elles sont surveillées et entretenues par l'État, moyennant une redevance kilométrique de 8 francs pour le premier fil et de 5 francs pour les autres, et contre remboursement des dépenses effectives pour les parcours souterrains. Les agents des Compagnies doivent concourir à la surveillance et faire les réparations provisoires.

g. Droits des compagnies pour la transmission des dépêches de service. — En Angleterre, les Compagnies peuvent expédier en franchise tous les télégrammes concernant leur service, à quelque titre que ce soit, non seulement par leurs fils, sans avoir à en rendre aucun compte à l'État,

mais encore, dans toute l'étendue du Royaume-Uni, par les fils de l'État, pourvu que la dépêche soit accompagnée d'un *message pass* certifiant *bonâ fide* qu'elle intéresse le service du chemin de fer. Leur seule obligation est de ne pas se servir de leurs fils pour la transmission des dépêches déposées par le public, à l'insu de l'État et au détriment du Trésor.

En Allemagne, il n'est perçu aucune redevance sur les dépêches des Compagnies aux agents ou des agents aux Compagnies, lorsque la transmission a lieu par les fils du chemin de fer et est faite par son personnel; il en est de même des dépêches échangées entre les Compagnies. Sont au contraire soumises à la taxe réglementaire les dépêches envoyées par les fils de l'État; toutefois ces dépêches jouissent de la gratuité et de la priorité, en cas d'interruption des fils de la Compagnie, lorsqu'elles intéressent la sécurité de l'exploitation.

En Belgique, les Compagnies jouissent de la gratuité, pour leur service intérieur d'exploitation et pour leur service mixte avec les chemins de fer de l'État; de plus, lorsque le siège d'exploitation d'un chemin de fer n'est pas situé sur ce chemin, le chef d'exploitation peut échanger gratuitement des dépêches avec ses stations par les bureaux et les lignes télégraphiques de l'État. Au cas d'interruption des lignes des Compagnies ou de l'État, les fils sont mis en commun.

En Italie, les Compagnies n'ont le droit de transmettre que les télégrammes relatifs au service du chemin de fer; au cas d'interruption de leurs fils, les télégrammes urgents sont transmis par les lignes télégraphiques de l'État.

h. Transmission des dépêches privées par les agents des compagnies. — En Angleterre, le *Postmaster general* peut désigner un certain nombre de gares pour la télégraphie privée. Les Compagnies assurent le service, moyennant des redevances déterminées par télégramme.

En Allemagne, les postes télégraphiques des stations ont le droit d'accepter toutes les dépêches remises par les voyageurs. Ces dépêches sont transmises par les fils du chemin de fer ou au bureau de l'État le plus voisin, suivant des règles fixées par le Gouvernement. Les Compagnies reçoivent la totalité de la taxe pour les télégrammes qui empruntent exclusivement leurs fils, les 2/5 de cette taxe pour les télégrammes empruntant leurs fils et ceux de l'État, et 0 fr. 31 pour les télégrammes transmis au bureau d'État le plus voisin.

En Belgique, les stations doivent être ouvertes à la télégraphie privée, sur la réquisition du Gouvernement; leurs agents reçoivent trente centimes

pour chacun des cent premiers télégrammes par semestre et dix centimes pour les télégrammes suivants.

En Italie, les Compagnies sont tenues de faire le service de la télégraphie privée, sur la réquisition du Gouvernement; en cas d'urgence, les gares qui ne sont pas normalement ouvertes au service public doivent accepter les dépêches privées. La rémunération des Compagnies est de 20, 50 ou 80 %, suivant qu'il existe des bureaux de l'État dans les deux localités expéditrice et destinataire, qu'il y en a seulement dans l'une de ces localités, ou que ni l'une ni l'autre n'en sont pourvues.

i. Contrôle de l'État. — Seules, la Belgique et l'Italie font contrôler par des agents de l'État le service des Compagnies; l'Administration n'y a d'ailleurs pas d'employés à poste fixe dans les gares.

j. Observations. — Si l'on compare le régime que nous venons de faire connaître succinctement pour divers pays étrangers, il est facile de constater qu'il laisse en général aux Compagnies plus de liberté que le régime français, au point de vue de l'établissement et de l'entretien de leurs lignes, comme au point de vue de la transmission de leurs dépêches, et qu'il leur impose des charges moins lourdes pour le transport du matériel.

Le télégraphe est un auxiliaire si essentiel de l'exploitation des chemins de fer, qu'il importe de ne point en entraver et même d'en faciliter l'usage par tous les moyens possibles.

4. **Communications téléphoniques de la Compagnie.** — Les communications téléphoniques n'ont pas encore pris une grande extension dans le service de l'exploitation des chemins de fer.

Cependant les Compagnies peuvent être autorisées à en établir, et il est désirable que l'Administration leur donne à cet égard les plus grandes facilités. D'après le type d'arrêté actuellement en vigueur, ces communications sont exclusivement réservées à ce qui concerne la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Pour tenir compte à l'Administration des communications autres qui pourraient être échangées accidentellement, les Compagnies sont assujetties à un droit fixe d'un franc par an et par kilomètre.

L'Administration se réserve le droit de prescrire, pour l'établissement des lignes téléphoniques, les mesures qu'elle jugerait nécessaires au service des dépêches envoyées par ses propres fils.

Celles de ces lignes qui seraient reliées à un poste quelconque hors des emprises du chemin de fer rentreraient dans la catégorie des lignes

d'intérêt privé et seraient soumises aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 février 1882 et des autres arrêtés qui régissent ou régiront les lignes de cette nature, sous la réserve que le droit d'usage imposé au public serait réduit de moitié.

5. **Police des lignes télégraphiques.** — Un décret-loi du 27 décembre 1851 a déterminé les pénalités auxquelles sont soumis les auteurs de contraventions, délits et crimes relatifs aux lignes télégraphiques.

Nous n'entrerons pas dans l'examen de détail des dispositions de ce décret. Mais nous devons rappeler qu'il contient un titre spécial relatif aux contraventions commises par les concessionnaires ou fermiers des chemins de fer.

6. **Règles de compétence.** — Les difficultés entre l'État et les Compagnies de chemins de fer, au sujet de l'application de l'article 58 du cahier des charges, sont de la compétence du Conseil de préfecture.

Si, sans contester l'interprétation du cahier des charges, une Compagnie se plaignait d'un détournement ou d'un excès de pouvoirs commis par le Ministre des postes et des télégraphes dans l'exercice de ses attributions, la voie du recours direct devant le Conseil d'État pourrait lui être ouverte.

La connaissance des litiges entre les Compagnies et les particuliers appartiendrait, le cas échéant, à l'autorité judiciaire.

Enfin les procès-verbaux dressés pour infraction aux règles de police devraient être déférés, soit au Conseil de préfecture, soit à l'autorité judiciaire, suivant les distinctions établies par le décret du 27 décembre 1851.

7. **Observations sur les chemins de fer d'intérêt local.** — Aux termes du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local, les agents des télégraphes en service ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe, dans le cas où la ligne serait subventionnée par l'État. Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques sont transportés à moitié prix des tarifs homologués.

8. **Franchise accordée aux fonctionnaires du contrôle. Renvoi.** — Nous avons indiqué, à propos des accidents, tome III, page 465, les règles relatives à la franchise dont jouissent les fonctionnaires du contrôle pour la transmission des dépêches télégraphiques.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS POUR LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

ET POUR LE MINISTÈRE DES FINANCES

1. **Ministère de l'intérieur.**. — L'article 57 du cahier des charges contient les dispositions suivantes.

La Compagnie est tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures affectés au service dont il s'agit sont construits aux frais de l'État ou des départements ; leurs formes et dimensions sont arrêtées de concert par le Ministre de l'intérieur et par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'Administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de la 3e classe, telle qu'elle est fixée par le cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paient que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et voitures est gratuit.

Dans le cas où l'Administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de 2e classe à 2 banquettes. Le prix de location en est fixé à raison de 0 fr. 20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent sont applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration, pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Les aliénés sont assimilés aux prisonniers et transportés dans des com-

partiments de 2e classe (Voir la circulaire du Ministre des travaux publics aux Compagnies, en date du 15 novembre 1861).

Nous avons donné, page 161, et nous ne reproduirons pas ici l'indication détaillée des circulaires à consulter au sujet de ces transports.

Le lecteur voudra bien se reporter également aux pages 103 et 154, pour le transport des indigents.

2. **Ministère des finances.** — Le cahier des charges ne contient aucune stipulation relative aux transports pour le compte du Ministère des finances.

Mais il est intervenu entre ce Ministère et les Compagnies des traités, dont le dernier est en date du 22 novembre 1885.

Par ce traité, les six grandes Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'État se sont engagées à transporter dans l'étendue de la France continentale la totalité des tabacs, poudres à feu, dynamites, machines et appareils, papiers timbrés ou filigranés, registres et impressions, et autres objets du matériel des différents services ressortissant au département des finances. De son côté, le Ministre des finances s'est obligé à remettre la totalité desdits transports aux Compagnies. Sont exceptés, outre les transports par mer, ceux qui sont effectués par la voie de la poste ou sous le régime des colis postaux ; ceux de l'administration des contributions indirectes ; ceux des tabacs, poudres et dynamites offerts à titre d'échantillon par le commerce, ainsi que des parties de tabac n'appartenant à la régie qu'après son agrément ; ceux des tabacs, poudres et dynamites soumis à la réexportation ; enfin le matériel et les objets transportés dans l'intérieur des villes ou dans un rayon de 10 km., par les moyens propres à chaque service.

Pour établir l'unité de direction et d'action, les Compagnies sont représentées par un agent général. Les Compagnies ont, en outre, des préposés dans les lieux d'expédition ou de destination non pourvus de gares leur appartenant.

Le traité règle les formalités au départ; les délais et itinéraires; les formalités à l'arrivée; les dispositions spéciales aux poudres, dynamites, tabacs; les prix; les conditions de décompte, d'ordonnancement et de paiement ; les pénalités en cas de retard; les déchéances.

Toutes ces dispositions sont trop spéciales pour qu'il y ait intérêt à les analyser ici.

3. **Règles de compétence.** — Les contestations relatives à l'interprétation du cahier des charges, pour le transport des prisonniers, sont de

la compétence du Conseil de préfecture, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII.

Quant aux litiges que soulèverait l'application du traité entre le Ministre des finances et les Compagnies, il appartiendrait au Ministre de décider, sauf recours au Conseil d'État, comme en matière de dettes de l'État.

4. Observations diverses sur les transports par chemins de fer pour le compte des Administrations publiques. — Le droit de timbre sur les récepissés est exigible pour les transports effectués au compte des Administrations publiques, à moins que ces transports ne bénéficient d'une exemption légale, comme en matière de réquisitions militaires (Instructions de l'enregistrement du 6 mai 1872 et du 1er juillet 1873).

Les règles de la comptabilité ne permettant pas, en général, aux administrations publiques, d'acquitter immédiatement le prix de transport comme les simples particuliers, soit au départ, soit à l'arrivée, le Ministre des travaux publics a, par une circulaire du 18 novembre 1857, invité les Compagnies à accorder à ces administrations un délai suffisant pour la liquidation régulière de leur créance. Des règles spéciales pour l'ordonnancement et le paiement sont d'ailleurs insérées dans les traités conclus entre divers départements ministériels et les Compagnies.

En principe, tout mandat doit, à défaut d'autre titre régulier qui justifie la dépense, être appuyé d'un mémoire dressé par le créancier et passible, en vertu de l'article 12 de la loi du 13 brumaire an VII, du timbre de dimension. Mais, lorsque l'État, les communes, les hospices et les autres établissements publics ont à se libérer du prix de transports n'excédant pas 10 fr., les Compagnies peuvent être dispensées de produire une facture ou un mémoire timbré, pourvu que le détail des fournitures soit énoncé dans le corps des mandats. (Instruction générale de l'enregistrement du 21 avril 1835 ; décision du Ministre des finances citée dans une circulaire du Ministre des travaux publics du 1er juin 1880 aux administrateurs des Compagnies.)

CINQUIÈME PARTIE

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC DES CHEMINS DE FER
ÉVALUATION DU TRAFIC
DES LIGNES ET DES STATIONS NOUVELLES

CHAPITRE PREMIER

DONNÉES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC

ET LES RECETTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

1. Développement progressif de la circulation et des recettes de l'exploitation sur le réseau Français. Variations du produit kilométrique. — Nous résumons, dans le tableau statistique ci-après (1), les principales données statistiques relatives à la longueur exploitée, au mouvement des voyageurs et des marchandises, aux recettes, aux dépenses d'exploitation et au produit net :

1° Sur les chemins de fer d'intérêt général de la métropole, pour chacune des années de 1855 à 1884 ;

2° Sur les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie, pour chacune des années de 1877 à 1884 ;

3° Sur les chemins de fer d'intérêt local, pour chacune des années de 1880 à 1884 ;

4° Sur l'ensemble des chemins de fer Français et Algériens, pour la même période.

(1) Les différences, peu importantes d'ailleurs, qui existent entre les chiffres portés à ce tableau pour la longueur exploitée et les chiffres analogues du tome II, page 897, résultent principalement de ce que l'Administration doit, dans sa statistique de l'exploitation, compter deux fois certains troncs communs, comprendre des sections exploitées en territoire étranger par des Compagnies françaises et éliminer au contraire des sections exploitées en territoire français par des Administrations étrangères. En outre, il a été opéré, dans le tableau du tome II, quelques rectifications de chaînage, auxquelles nous n'avons pas eu égard dans le tableau suivant, parce que nous avons tenu à reproduire fidèlement les chiffres des documents officiels du Ministère des travaux publics.

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE		MOUVEMENT DES VOYAGEURS			MOUVEMENT DES MARCHANDISES A PETITE VITESSE			RECET	
	totale au 31 décembre	moyenne pendant l'année	Nombre absolu	Nombre à 1 kilomètre	Nombre ramené à la distance entière	Tonnage absolu	Tonnage à 1 kilomètre	Tonnage ramené à la distance entière	Grande vitesse	Petite vitess
	km.	km.	v.	v.	v.	t.	t.	t.	fr.	fr.
										I. — CHEMINS DE FE
1855	5.526	5.037	32.941.471	1.821.835.333	361.691	10.645.282	1.516.916.476	301.155	133.704.100	121.949.8
1856	6.189	5.852	36.377.054	1.844.653.744	315.218	12.872.034	1.867.858.121	319.183	130.501.986	147.892.3
1857	7.442	6.868	41.616.844	1.993.573.921	290.270	14.966.639	2.142.158.500	311.904	144.505 290	163.202.0
1858	8.669	8.094	45.363.768	2.106.642.343	260.272	17.673.320	2.390.794.612	295.379	151.281.098	180.362.7
1859	9.061	8.840	52.405.021	2.706.793.855	306.198	19.947.799	2.728.947.812	308.704	176.311.467	207.593.9
1860	9.311	9.167	56.528.613	2.521.201.667	275.030	23.137.769	3.119.946.899	340.345	176.057.661	228.563.7
1861	10.108	9.626	61.924.634	2.689.153.631	282.415	27.897.094	3.809.352.859	400.058	187.573.683	269 234.7
1862	11.092	10.522	65.080.345	2.852.592.553	271.202	27.297.366	3.884.392.848	369.134	197.605.268	274.020.5
1863	12.032	11.533	70.199.282	3.005.755.305	260.622	28.888.290	4.073.516.466	353.175	210.264.806	282.668.2
1864	13.038	12.362	75.351.531	3.163.633.315	255.916	31.115.273	4.625.638.064	374.182	221.044.061	299 647.9
1865	13.541	13.227	81.533.061	3.328.442.292	251.640	34.024.436	5.172 220.156	391.035	227.352.760	330.335.3
1866	14.447	13.915	87.342.011	3.407.469.190	244.877	37.372.792	5.825.986.193	418.684	233.541.617	367.209.9
1867	15.657	15.000	101.610.748	4.301.017.864	286.735	38.566.502	5.845.429.173	389.695	227.218.641	375.619.9
1868	16.210	15.855	102.857.116	3.898.525.660	245.886	42.380.815	6.310.167.002	397.992	260.590.558	402.282.0
1869	16.973	16.465	111.163.584	4.107.404.108	254.929	44.013.433	6.273.399.498	381.014	275.827.183	407.245.0
1870	17.445	15.544	102.597.839	4.272.346.298	274.855	37.065.775	5.056.960.270	325.332	288.705.936	326.206.6
1871	17.229	15.632	95.680,233	4.588.741.816	293.548	37.834.727	5.508.722.229	352.400	325.141.999	361.378.8
1872	17.776	17.438	111.505.569	4.278.065.487	245.330	53.371 363	7.725.081.416	443.003	282.692.393	476.949.7
1873	18.539	18.139	116.546 175	4.347.162.368	239.658	57.481.419	8.250.508.435	454.849	285.614.455	506.282.5
1874	19.081	18.744	121.117.208	4.445.891.560	237.532	56.679.677	7.926.031.365	422.857	294.893.651	493.795.8
1875	19.775	19.357	131.311.803	4.786.050.579	247.252	58.931.733	8.136.291.154	420.328	311.658.052	515.190.5
1876	20.316	20.034	136.987.618	4.961.810.659	247.669	61.836.949	8.325.500 547	415.569	320.101.690	526.533.71
1877	20.980	20.534	138.826.539	4.870.231.682	237.179	61.603.968	8.185.073.149	398.611	318.408.619	512.369.50
1878	22.119	21.435	152.806.132	5.779.387.262	269.624	63.087.498	8.399.810.087	391.874	365.983.614	525.660.74
1879	22.605	22.249	150.525.733	5.253.508.369	235.635	68.987.385	8.999.104.946	404.472	340.351.792	560.179.75
1880	23.570	23.089	165.105.603	5.862.602.096	254.342	80.773.680	10.350.209.739	448.274	370.127.180	642.088.77
1881	25.043	24.249	179.729.597	6.323.209.722	260.762	84.647.497	10.725.831 568	443.434	395.365.930	659.002.13
1882	26.212	25.576	194.872.097	6.760.507.144	264.330	88.744.758	10.835.647.702	423.665	407.640.030	667.699.64
1883	27.116	26.692	207.171.029	7.039.667.318	263.737	89.056.198	11.064.711.820	414.533	415.377.223	664.070.73
1884	29.354	28.722	211.893.225	6.882.703.985	239.632	80.369.842	10.478.300.196	364.818	405.356.006	646.706.25

ETTES DE L'EXPLOITATION (n compris l'impôt sur les transports)						DÉPENSES D'EXPLOITATION		PRODUIT NET		ANNÉES
LES		RECETTES KILOMÉTRIQUES								
erses	Total	Grande vitesse	Petite vitesse	Diverses	Totales	Dépense totale	Dépense kilométrique	Produit net total	Produit net kilométrique	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
NTÉRÊT GÉNÉRAL (Métropole)										
45.568	267.399.525	26.514	24.211	2.332	53.087	111.953.673	22.226	155.445.852	30.861	1855
38.321	305.232.681	22.301	25.272	4.586	52.159	133.806.900	22.865	171.425.781	29.294	1856
29.681	320.836.984	21.040	23.763	1.912	46.715	143.386.513	20.878	177.450.471	25.837	1857
21.457	346.265.341	18.690	22.281	1.806	42.780	155.352.278	19.193	190.913.063	23.587	1858
87.242	396.392.678	19.945	23.483	1.413	41.841	175.253.045	19.825	221.139.633	25.016	1859
65.883	418.287.341	19.206	21.933	1.491	45.630	187.879.823	20.495	230.407.518	25.135	1860
22.824	473.831.261	19.486	27.970	1.768	49.224	212.924.650	22.120	260.906.611	27.101	1861
23.302	492.449.072	18.780	26.043	1.979	46.802	228.737.870	21.739	263.711.202	25.063	1862
98.983	512.231.999	18.232	24.509	1.673	44.414	235.622.043	20.430	276.609.956	23.984	1863
92.383	543.884.357	17.881	21.239	1.876	43.996	256.079.211	20.715	287.805.146	23.281	1864
33.633	578.521.714	17.189	21.974	1.575	43.738	268.189.262	20.276	310.332.452	23.462	1865
86.961	623.438.486	16.783	26.390	1.630	44.803	290.349.291	20.866	333.089.195	23.937	1866
28.184	677.766.760	18.481	25.041	1.663	45.485	321.715.048	21.448	355.051.712	23.737	1867
77.630	687.950.239	16.436	25.372	1.582	43.390	329.240.080	20.766	358.710.159	22.624	1868
30.667	704.302.930	16.752	24.734	1.290	42.776	319.814.610	19.426	384.458.290	23.350	1869
02.864	634.015.401	18.574	20.986	1.228	40.788	312.815.007	20.124	321.200.394	20.664	1870
98.933	713.822.782	20.800	23.118	1.746	45.664	331.221.191	21.188	382.601.591	24.476	1871
93.162	792.005.318	16.211	27.350	1.857	45.418	394.999.248	22.651	397.006.070	22.767	1872
05.906	833.202.949	15.746	27.911	2.277	45.934	434.246.771	23.940	398.956.178	21.994	1873
70.257	818.159.793	15.733	26.341	1.572	43.649	427.219.265	22.792	390.940.528	20.857	1874
87.117	862.835.691	16.101	26.615	1.859	41.575	440.297.860	22.746	422.537.831	21.829	1875
21.524	886.356.928	15.978	26.282	1.982	44.242	454.603.568	22.692	431.753.360	21.550	1876
02.401	865.980.521	15.506	24.952	1.715	42.173	449.810.014	21.906	416.170.507	20.267	1877
53.020	931.097.410	17.074	24.524	1.840	43.438	474.083.379	22.117	457.014.031	21.321	1878
09.248	945.040.797	15.297	25.178	2.001	42.476	492.628.317	22.142	452.412.480	20.334	1879
00.360	1.060.616.313	16.030	27.809	2.097	45.936	538.444.500	23.320	522.171.813	22.616	1880
04.107	1.109.872.169	16.304	27.177	2.289	45.770	560.345.472	23.108	549.526.697	22.662	1881
49.719	1.127.189.396	15.938	26.107	2.027	44.072	592.233.866	23.156	534.955.530	20.916	1882
22.484	1.124.870.438	15.562	24.879	1.702	42.143	613.989.874	23.003	510.880.564	19.140	1883
44.895	1.095.607.152	14.113	22.516	1.516	38.145	608.930.153	21.201	486.676.999	16.944	1884

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE		MOUVEMENT DES VOYAGEURS			MOUVEMENT DES MARCHANDISES A PETITE VITESSE			RECET	
	totale au 31 décembre	moyenne pendant l'année	Nombre absolu	Nombre à 1 kilomètre	Nombre ramené à la distance entière	Tonnage absolu	Tonnage à 1 kilomètre	Tonnage ramené à la distance entière	Grande vitesse	Petite vitess
	km.	km.	v.	v.	v.	t	t.	t.	fr.	fr.
II. — CHEMINS DE FE										
1877	653	626	997.135	43.033.574	68.744	394.511	26.451.851	42.255	3.008.236	3.347.
1878	757	679	1.095.256	47.525.348	69.993	463.970	30.058.085	44.268	3.269.571	3.733.
1879	1.109	932	1.305.548	57.961.074	62.190	581.033	40.098.850	43.025	4.054.939	4.832.
1880	1.310	1.303	1.631.244	75.244.646	57.747	738.174	53.966.551	41.417	5.070.068	6.924.
1881	1.422	1.367	1.779.072	87.050.583	63.680	791.739	57.637.682	42.164	6.206.182	7.963.
1882	1.600	1.457	1.971.196	93.138.724	63.925	1.084.760	73.604.997	50.518	6.735.590	9.410.
1883	1.655	1.629	2.095.149	101.277.191	62.171	1.090.237	70.295.383	43.152	7.183.153	9.537.
1884	1.786	1.707	2.247.792	103.165.593	60.437	1.124.874	78.287.659	45.863	6.928.460	10.213.
III. — CHEMINS DE FE										
1880	2.132	(a) 2.105	9.095.989	88.226.377	(f) 57.030	3.251.782	60.990.336	(k) 40.152	7.069.345	8.217.
1881	1.942	(b) 1.860	8.579.849	97.269.224	(g) 58.141	3.342.404	74.019.075	(l) 45.161	6.470.471	7.486.
1882	2.210	(c) 2.163	9.895.674	105.202.620	(h) 57.175	3.766.758	78.196.236	(m) 45.622	7.661.429	8.525.
1883	2.352	(d) 2.350	10.806.025	129.135.145	(i) 58.591	5.190.852	116.095.983	(n) 55.842	8.269.409	10.503.
1884	1.635	(e) 1.561	7.707.768	75.861.911	(j) 59.267	1.980.457	34.223.982	(o) 27.467	5.085.363	4.501.
IV. — ENSEMBLE DES CHEMINS D										
1880	27.012	(r) 26.464	175.832.836	6.026.073.119	227.708	84.763.636	10.465.166.626	395.449	382.266.593	657.231.
1881	28.407	(r) 27.454	190.088.509	6.507.529.529	238.660	88.781.640	10.884.491.325	399.680	408 042.582	674.451.
1882	30.089	(r) 29.163	206.738.967	6.958.848.488	241.292	93.956.276	10.987.448.935	382.106	422.037.048	685.635.
1883	31.088	(r) 30.636	220.072.203	7.270.079.654	238.441	95.337.287	11.251.102.386	370.529	430.829.785	684.411.
1884	32.742	(r) 31.957	221.848.785	7.061.731.489	222.936	83.466.173	10.590.811.847	334.707	417.369.828	661.421.

(a) Y compris 33 km. de parcours commun avec les lignes d'intérêt général.
(b) — 22 — —
(c) — 33 — —
(d) — 35 — —
(e) — 33 — —
(f) Moyenne obtenue pour une longueur de 1512 km., déduction faite des lignes pour lesquelles le parcours kilomé
(g) — 1673 — — —
(h) — 1890 — — —
(i) — 2207 — — —
(j) — 1280 — — —
(k) — 1519 km., déduction faite des lignes pour lesquelles le parcours kilomé
(l) — 1639 — — —
(m) — 1737 — — —
(n) — 2088 — — —
(o) — 1254 — — —
(p) Moyenne obtenue pour une longueur moyenne de 1487 km., déduction faite de la ligne de Lesparre à
(q) Moyenne obtenue pour une longueur moyenne de 2061 km., déduction faite des chemins de fer de Bouche
(r) Déduction faite des parcours communs (Voir notes a, b, c, d, e).

ECETTES DE L'EXPLOITATION (on compris l'impôt sur les transports)						DÉPENSES D'EXPLOITATION		PRODUIT NET		ANNÉES
ALES		RECETTES KILOMÉTRIQUES								
iverses	Total	Grande vitesse	Petite vitesse	Diverses	Totales	Dépense totale	Dépense kilométrique	Produit net total	Produit net kilométrique	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
INTÉRÊT GÉNÉRAL (Algérie)										
82.917	6.438.253	4.805	5.347	133	10.285	5.742.203	9.173	696.050	1.112	1877
108.956	7.104.359	4.815	5.499	149	10.463	6.256.253	9.214	848.106	1.249	1878
87.444	8.976.817	4.351	5.185	96	9.632	8.002.856	8.587	973.961	1.045	1879
174.296	12.168.948	3.891	5.314	134	9.339	10.126.489	7.772	2.042.459	1.567	1880
228.563	14.398.246	4.540	5.826	167	10.533	11.303.676	8.269	3.094.570	2.264	1881
317.004	16.463.392	4.623	6.459	217	11.299	12.748.890	8.750	3.714.502	2.549	1882
384.232	17.104.619	4.410	5.855	235	10.500	13.197.492	8.102	3.907.127	2.398	1883
138.233	18.280.478	4.059	5.983	607	10.709	13.941.007	8.167	4.339.471	2.542	1884
INTÉRÊT LOCAL										
982.121	16.269.389	(q) 3.430	(b) 3.987	(q) 477	(q) 7.894	12.344.514	(q) 5.990	3.924.875	(q) 1.904	1880
962.079	14.918.872	3.479	4.025	517	8.021	11.300.400	6.076	3.618.472	1.945	1881
331.142	17.517.714	3.542	3.941	616	8.099	14.043.363	6.493	3.474.351	1.606	1882
360.837	20.134.122	3.519	4.470	519	8.568	15.422.579	6.563	4.711.542	2.005	1883
465.952	10.052.365	(p) 3.419	(p) 3.027	(p) 314	(p) 6.760	8.358.953	(p) 5.621	1.693.412	(p) 1.139	1884
ER FRANÇAIS ET ALGÉRIENS										
210.619	1.089.708.492	14.445	24.835	1.897	41.177	560.915.503	21.195	528.792.989	19.982	1880
309.543	1.139.804.081	14.863	24.567	2.087	41.517	582.949.452	21.234	556.854.629	20.283	1881
156.246	1.161.828.882	14.472	23.510	1.857	39.839	619.026.119	21.226	542.802.763	18.613	1882
835.388	1.162.777.014	14.063	22.330	1.562	37.955	642.609.946	20.976	520.167.068	16.979	1883
769.131	1.124.560.045	13.061	20.697	1.432	35.190	631.230.112	19.752	493.329.933	15.438	1884

yageurs n'est pas connu.
—
—
—
—
archandises n'est pas connu.
—
—
—
—
aorien.

Les principales observations auxquelles donne lieu le tableau précédent sont les suivantes.

a. Chemins de fer d'intérêt général de la métropole. — 1° Le nombre des voyageurs ramené à la distance entière a sensiblement fléchi depuis 1855. Cette dépression tient à l'ouverture progressive de lignes peu productives, ainsi qu'à l'impôt additionnel institué à la suite des événements de 1870-1871; elle a été atténuée par le développement du bien-être, par le progrès des relations commerciales, par l'extension des billets d'aller et retour à prix réduit.

2° Le tonnage des marchandises à petite vitesse ramené à la distance entière s'est au contraire accru depuis 1855. En effet, le trafic-marchandises offre plus d'élasticité que le trafic-voyageurs. Il a été plus sensible aux effets généraux du progrès industriel et commercial. Il a bénéficié de réductions plus considérables sur les taxes perçues par les Compagnies : comme nous l'avons vu précédemment, tandis que la taxe kilométrique moyenne des voyageurs, impôts compris, ne s'est abaissée que de 12 °/₀ dans la période de 1855-1884 (5 c. 82 en 1884, au lieu de 6 c. 62 en 1855), la taxe kilométrique moyenne des marchandises a diminué de 25 °/₀ environ (5 c. 90 en 1884, au lieu de 7 c. 65 en 1885).

3° L'augmentation du tonnage des marchandises ramené à la distance entière n'a pas suffi pour compenser la réduction du nombre des voyageurs et celle des tarifs. Aussi la recette kilométrique brute s'est-elle affaissée. Toutefois la diminution s'est surtout produite pendant les premières années.

4° La dépense kilométrique d'exploitation a peu varié et ne s'est pas notablement écartée du chiffre de 20 000 francs. L'ouverture successive de lignes moins fréquentées et donnant lieu à de moindres dépenses a eu pour contre-partie l'accroissement de la circulation sur les lignes plus anciennes, l'augmentation du nombre des trains, l'amélioration du matériel à voyageurs, le relèvement des salaires.

5° Le produit net kilométrique a par suite décru. De 30 000 francs environ, il est tombé au-dessous de 20 000 francs. Le tableau suivant met en relief ses variations successives, rapprochées du développement progressif du réseau, pour les périodes quinquennales de 1855-1859, 1860-1864, 1865-1869, 1870-1874, 1875-1879, 1880-1884 :

		PÉRIODES QUINQUENNALES de					
		1855 à 1859	1860 à 1864	1865 à 1869	1870 à 1874	1875 à 1879	1880 à 1884
		km.	km.	km.	km.	km.	km.
Longueur moyenne exploitée	Moyenne pendant la période quinquennale..	6.938	10.642	14.892	17.099	20.722	25.666
	Rapport à la moyenne de la période de 1855-1859.....	»	1,53	2,15	2,46	2,99	3,70
	Accroissement annuel moyen par rapport à la moyenne de la période précédente.....	»	11 %	8 %	3 %	4 %	5 %
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Produit net kilométrique	Moyenne pendant la période quinquennale..	26.900	24.910	23.420	22.150	21.060	20.460
	Rapport à la moyenne de la période de 1855-1859.....	»	0,93	0,88	0,83	0,78	0,76
	Réduction annuelle moyenne par rapport à la moyenne de la période précédente..	»	1,5 %	1,2 %	1,1 %	1 %	0,6 %

Un calcul fort simple de progression géométrique montre que la réduction annuelle du produit net kilométrique a été de 1 %, tandis que l'accroissement de longueur du réseau était de 5 1/2 %.

6° Si l'on recherche quelle a été la dépense kilométrique de premier établissement des chemins livrés à l'exploitation, on constate qu'elle était de 400 000 francs à la fin de 1854, qu'elle a plus tard atteint près de 460 000 francs, puis qu'elle s'est abaissée vers 420 000 francs. L'économie apportée à l'exécution des lignes nouvelles n'a pas suffi pour compenser les difficultés du terrain, les dépenses complémentaires qui n'ont cessé de s'imposer sur les lignes anciennes, les charges résultant de l'exploitation temporaire au compte de premier établissement.

Aussi le rapport entre le produit net et les frais de premier établissement s'est-il fortement déprimé. Pendant la période quinquennale de 1855-1859, il était de 6, 7 % environ; pendant la période de 1880-1884, il n'a plus été que de 4, 2 %.

Cette constation prouve avec quelle parcimonie il faut construire les lignes du troisième réseau. Elle est aussi de nature à inspirer les plus sérieuses réflexions sur le fonctionnement de la garantie d'intérêt : les lignes les moins productives sont aujourd'hui exploitées au compte de premier établissement et le seront encore durant quelques années, aux termes des

conventions de 1883. Le jour où elles entreront au compte d'exploitation et où elles y apporteront par suite le contingent de leurs insuffisances de revenu, il se produira dans le montant de la garantie un ressaut brusque qui pèsera lourdement sur le Trésor, à moins d'un mouvement de reprise presque inespéré dans les affaires industrielles et commerciales; le fardeau sera d'autant plus accablant que le capital garanti se sera grossi de ses charges d'intérêt et d'amortissement depuis la mise en exploitation jusqu'à l'entrée au compte de garantie.

A la fin de 1882, les lignes du nouveau réseau ne rapportaient pas 2 °/₀ de leur dépense de premier établissement. Les lignes du troisième réseau seront encore moins productives. En supposant qu'il y eût équilibre entre leurs recettes et leurs dépenses et qu'en moyenne elles ne fussent exploitées que pendant 10 ans au compte de premier établissement, leur capital se trouverait accru de moitié du seul fait des charges d'intérêt.

Il y a là une situation fort inquiétante, qui doit appeler toute la sollicitude des Pouvoirs publics dans leur politique financière. Nous ne saurions trop insister sur les critiques que nous avons formulées au sujet de la prolongation du mode actuel d'imputation admis pour les garanties d'intérêt.

7° La recette brute totale est actuellement de 1 100 millions environ. Son accroissement annuel moyen a été de 5 °/₀ environ, chiffre inférieur, comme nous l'avons dit, à celui de l'accroissement de la longueur exploitée.

L'augmentation progressive de la recette brute s'est d'ailleurs ralentie durant ces dernières années.

8° La dépense totale d'exploitation dépasse 600 millions. Son accroissement annuel moyen a été de 5 3/4 °/₀ en nombre rond, chiffre un peu supérieur à celui de l'accroissement de la longueur exploitée.

9° Le simple énoncé des sommes considérables auxquelles s'élèvent, d'une part la recette brute totale, d'autre part la dépense d'exploitation, montre avec quelle prudence et quelle circonspection il faut prendre les mesures générales susceptibles de réagir sur le rendement des chemins de fer, et combien d'importance peuvent acquérir des économies, en apparence minimes, si elles s'appliquent aux frais d'exploitation de la totalité ou d'une notable partie du réseau.

b. Chemins de fer d'intérêt local. — 1° La recette kilométrique brute et le produit kilométrique net ont subi une diminution sensible en 1884.

Cela tient, non seulement à la crise commerciale, mais encore à l'incorporation dans le réseau d'intérêt général, conformément aux conventions

de 1883, d'un certain nombre de lignes dont le rendement était supérieur à la moyenne.

2° Bien que les chemins de fer d'intérêt local soient généralement de construction récente et que, par suite, les réfections ne pèsent pas encore sur leur budget annuel, bien que les concessionnaires se soient ingéniés pour réduire les frais d'exploitation, le produit net moyen n'a que péniblement atteint 2 000 fr. par kilomètre, en 1883; il s'est affaissé à 1 100 francs en 1884.

La dépense kilométrique de premier établissement étant de plus de 150 000 francs, le rendement des capitaux est de moins de 1 %.

Ici encore, le fonctionnement de la garantie d'intérêt ou plutôt du système de subvention annuelle inauguré par la loi du 11 juin 1880 peut imposer de lourdes charges au Trésor. Il faut donc se garder de marcher d'un pas trop rapide dans la voie du développement des chemins de fer. Il faut exiger des justifications sérieuses sur l'utilité des lignes nouvelles, avant de leur accorder le bénéfice de la déclaration d'utilité publique et le concours financier de l'État, des départements et des communes. Il faut surtout construire très économiquement, approprier l'outil à son rôle modeste, rechercher attentivement tous les moyens de réduire la dépense d'établissement, accepter la voie étroite pour les chemins qui doivent desservir des régions accidentées et que leur situation et leur longueur permettent de ne pas faire à voie normale, se contenter même de simples tramways si le pays n'offre pas des ressources suffisantes pour faire vivre un chemin de fer. Il faut aussi recourir à des procédés économiques d'exploitation, n'exiger que le strict nécessaire pour le nombre des trains, le personnel des gares, les immunités des services publics. Il faut enfin savoir faire comprendre aux populations qu'elles sont en présence d'instruments profondément différents des chemins de fer d'intérêt général du premier et du deuxième réseau : elles s'en rendront d'autant mieux compte que la construction aura été conduite avec plus de parcimonie et que les installations témoigneront par elles-mêmes du caractère secondaire des voies nouvelles.

C'est à cette condition seulement que la loi de 1880, très imparfaite d'ailleurs à certains égards, pourra donner des résultats acceptables.

L'expérience des concessions instituées sous le régime de cette loi, les sacrifices que quelques-unes d'entre elles imposent déjà à l'État et aux départements, le défaut d'élasticité des budgets départementaux, tout commande la réserve et la prudence, surtout à l'heure difficile que nous traversons.

Les observations sommaires que nous venons de présenter sont quelque peu en contradiction avec les vues optimistes d'avenir, souvent exposées soit à la tribune des Chambres, soit dans la presse.

Sans être pessimiste, sans oublier qu'à côté du produit net les chemins de fer présentent d'autres éléments d'utilité pour le pays, sans vouloir enrayer le développement progressif et rationnel du réseau, nous croyons que souvent l'on a trop escompté les plus-values de recettes, que l'on a trop volontiers considéré les augmentations de produit comme devant se continuer indéfiniment. Ce qui était vrai, au moment où l'industrie et le commerce prenaient seulement leur essor, ne le serait plus aujourd'hui : la consommation et par suite la production ont nécessairement des limites. Les faits qui se sont réalisés sur les anciennes lignes, se développant dans de riches vallées, desservant des centres de population nombreux et considérables, recevant sans cesse de nouveaux affluents, ne se renouvelleront pas sur les lignes nouvelles, traversant des contrées moins peuplées, n'ayant que très peu d'éléments de trafic industriel, ne devant parfois avoir que des transports agricoles, destinées souvent à rester en impasse.

Les statistiques prouvent que, sur la plupart des chemins secondaires, l'accroissement de la circulation est limitée à une courte période, aux quelques années nécessaires pour le changement des habitudes locales, pour la création des industries susceptibles de naître dans la région et pour l'amélioration des procédés de l'agriculture; la recette ne tarde pas à *battre son plein* et ne s'accroît plus que faiblement, précisément lorsque les réfections viennent peser sur le budget de l'exploitation et tendent à diminuer le produit net.

La productivité de plus en plus faible des chemins nouveaux ne permet d'ailleurs pas d'espérer qu'ils jettent sur les lignes anciennes un afflux de trafic comparable à celui dont l'ancien réseau des grandes Compagnies, par exemple, a profité lors de l'ouverture de leur nouveau réseau.

Toutefois, nous le répétons, notre but n'est pas de combattre une extension prudente du réseau. Il est surtout de mettre en garde contre l'erreur que l'on commettrait en croyant à une continuation indéfinie des plus-values du passé, en comptant trop largement sur ces plus-values pour faire face aux insuffisances des lignes nouvelles.

Réserve dans les appréciations d'avenir, parcimonie dans la construction, stricte économie dans l'exploitation, telle est la règle de conduite dont les Pouvoirs publics et l'Administration ne sauraient se départir sans compromettre les finances du pays.

2. Mouvement de la circulation et recettes de l'exploitation

dans divers pays. — Nous croyons utile de rapprocher des données statistiques relatives à la France, les données analogues concernant les autres pays de l'Europe, pour l'année 1884.

Tel est l'objet du tableau suivant (1).

(1) Les différences, d'ailleurs très peu importantes, entre certains chiffres consignés à ce tableau et les chiffres correspondants qui ont été précédemment indiqués au cours de cet ouvrage, résultent : 1° des causes que nous avons signalées, page 1047, pour les chemins de fer français ; 2° de quelques légères rectifications, auxquelles nous a conduit la publication récente de documents statistiques officiels.

PAYS	LONGUEUR EXPLOITÉE		MOUVEMENT DES VOYAGEURS			MOUVEMENT DES MARCHANDISE		
	totale au 31 décembre	moyenne pendant l'année	Nombre absolu	Nombre à 1 kilomètre	Nombre ramené à la distance entière	Tonnage absolu	Tonnage à 1 kilomètre	Tonna rame à la distan entiè
	km.	km.	v.	v.	v.	t.	t.	t.
Allemagne	36.786	36.453	272.570.488	17.689 330.002	214.738	202.675.345	16.243.705.225	445.
Autriche-Hongrie	21.743	20.895	58.817.074	2.603.212.468	147.624	70.010.565	7.121.644.837	349.
Belgique. État	3.110	3.106	50.465 943	1.097.634.260	354.076	(1) 21.669.241	»	»
Belgique. Compagnies	1.472	1.472	13.995.784	»	»	(1) 13.942.247	»	»
Belgique. Ensemble	4.582	4.572	64.461.727	»	»	(1) 35 611.488	»	»
Danemark	1.519	1.507	7.902.016	231.207.153	153.422	1.319.716	84.007.844	55.
Espagne	8.681	8.253	18.485 370	»	»	(3) 9 498.935	»	»
Grande-Bretagne et Irlande	30.352	30.230	(4) 694.991.860	»	»	(3) 259.327.886	»	»
Italie	9.916	9.818	36.358.791	1.637.895.851	166.842	(5) 13.414.952	(5) 1.621.485.783	(5) 165.
Luxembourg	(7) 149	149	450.661	6.833.605	50.997	1.685.823	28.884.619	193.
Norvège	1.562	1.578	3.339.501	88.920.617	56.350	1.243.577	69.127.465	43.
Pays-Bas	2.196	2.103	16.766.896	553 907.067	263.389	6.450.747	523.729.017	249.
Roumanie	1.532	1.505	1'600.543	126.030.297	83.741	1.547.501	194.870.289	129.
Russie	(8) 24.583	24.015	37.799.147	3.999.294.189	166.532	49.541.095	10.523.012.775	438.
Finlande	1.138	1.138	1.837.082	70.895.489	62.298	591.182	60.777.516	53.
Suède	6.563	6.438	9.005 571	295.987.983	45.975	7.184.780	462.379.323	(10) 71.
Suisse	2.890	2.885	23.488.640	521.357.623	180.719	7.344.500	420.251.207	145.

(1) Non compris les transports taxés au minimum, les finances, les équipages et les bestiaux.
(2) Y compris — —
(3) Non compris la grande vitesse.
(4) Non compris les porteurs de billets d'abonnement.
(5) Non compris les bestiaux, finances, équipages et cercueils.

RECETTES DE L'EXPLOITATION (non compris l'impôt sur les transports)								DÉPENSES D'EXPLOITATION		PRODUIT NET	
RECETTES TOTALES				RECETTES KILOMÉTRIQUES							
rande vitesse	Petite vitesse	Diverses	Total	Grande vitesse	Petite vitesse	Diverses	Totales	Dépense totale	Dépense kilométrique	Produit net total	Produit net kilométrique
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
39.795.531	804.554.163	104.029.409	1.268.379.103	9.871	22.071	2.852	34.794	726.447.232	19.927	541.931.861	14.867
51.806.208	446.559.107	29.801.070	628.166.385	7.265	21.372	1.426	30.063	380.247.210	18.198	247.919.175	11.865
(2) 49.054.898	(2) 68.819.519		(2) 117.874.417	(2) 15.824	(2) 22.199		(2) 38.023	71.781.694	23.155	46.092.723	14.868
(2) 12.280.528	(2) 26.582.359		(2) 38.862.887	(2) 8.348	(2) 18.059		(2) 26.407	20.683.186	14.051	18.179.701	12.356
(2) 61.335.426	(2) 95.401.878		(2) 156.737.304	(2) 13.415	(2) 20.867		(2) 34.282	92.464.880	20.224	64.272.424	14.058
10.500.674	6.632.444	231.105	17.364.223	6.968	4.401	154	11.523	12.359.753	8.202	5.004.470	3.321
66.717.442	116.733.978	»	183.451.420	8.084	14.144	»	22.228	74.862.963	9.071	108.588.457	13.157
40.796.825	941.764.800	»	1.682.561.625	24.505	31.153	»	55.659	897.800.770	29.699	784.760.855	25.960
(6) 02.398.734	(6) 104.913.398	3.433.799	(6) 210.745.931	(6) 10.431	(6) 10.687	349	(6) 21.467	158.645.228	16.164	52.100.703	5.303
273.294	1.908.898	99.931	2.282.183	1.834	12.812	671	15.317	1.454.637	9.762	827.546	5.555
4.657.064	4.972.199	203.871	9.833.133	2.951	3.151	129	6.231	7.498.820	4.752	2.334.313	1.479
30.536.555	20.273.799	»	50.810.354	14.520	9.640	»	24.160	32.442.981	15.427	18.367.373	8.733
10.111.567	13.888.140	1.179.864	25.179.571	6.719	9.228	783	16.730	16.747.105	11.121	8.432 466	5.603
03.055.180	648.683.028	67.325.060	919.063 268	8.456	(9) 27.012	2.803	38.271	573.998.980	23.902	345.064.288	14.369
3.422.006	4.219.134	206.508	7.847.618	3.007	3.708	181	6.896	5.027.3[illegible]6	4.418	2.820.342	2.478
17.794.450	35.241.612	1.413.866	54 149.928	2.764	5.474	173	8.411	30.126.597	4.679	24.023.331	3.732
67.912.866		»	67.912.866	23.540		»	23.540	34.192.231	11.850	33.720.635	11.690

(6) Y compris — —
(7) Réseau du Prince-Henri-Guillaume-Luxembourg ayant été compris dans le réseau allemand.
(8) Non compris le chemin de fer transcaspien.
(9) Y compris les accessoires.
(10) Y compris les voyageurs.

Ce tableau n'appelle que de courtes observations.

1° La France vient après l'Angleterre, la Belgique et les Pays-Bas, et avant l'Allemagne, au point de vue de l'intensité de la circulation des voyageurs.

2° L'intensité de la circulation des marchandises y est moindre qu'en Angleterre, en Allemagne, en Belgique et en Russie.

3° La recette brute kilométrique du réseau français est inférieure à celle du réseau anglais, à peu près égale à celle du réseau russe, et supérieure à celle des autres pays.

4° Seule, l'Angleterre a un produit net kilométrique supérieur à celui de la France.

5° La Grande-Bretagne a une circulation kilométrique et des recettes incomparablement supérieures à celles des autres pays.

6° La recette kilométrique brute est en moyenne de 35 000 francs pour l'ensemble de l'Europe ; la dépense d'exploitation, de 20 000 francs ; et le produit net, de 15 000 francs.

7° La recette brute totale des chemins de fer Européens est de 6 400 millions en nombre rond ; la dépense d'exploitation, de plus de 3 650 millions ; et le produit net, de près de 2 750 millions.

Les États-Unis ont 4 milliards de recette brute, près de 2 700 millions de dépense et près de 1 400 millions de produit net.

On peut, pour l'ensemble des chemins de fer du monde, évaluer à plus de 11 milliards la recette brute de 1884 et à près de 4 milliards et demi le produit net.

CHAPITRE II

ÉVALUATION DU TRAFIC PROBABLE DES LIGNES ET DES STATIONS NOUVELLES (1)

1. Observations préliminaires. — Quand on étudie la création d'une ligne nouvelle, l'un des éléments de décision les plus importants est l'évaluation du trafic probable de cette ligne.

Soit que l'on envisage exclusivement le revenu direct de l'exploitation, soit que l'on considère les bénéfices indirects que la nouvelle voie de communication sera susceptible de procurer au pays, il est essentiel d'être fixé sur le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises qui pourront l'utiliser, ainsi que sur la longueur probable de leur parcours.

C'est, en effet, en rapprochant ces données de la dépense de premier établissement qu'il est possible d'apprécier l'utilité des travaux et de juger, abstraction faite de toute autre considération, s'ils doivent ou non être exécutés.

On conçoit tout l'embarras qu'ont dû éprouver à l'origine les ingénieurs de chemins de fer, pour supputer avec quelque approximation les chances de trafic des lignes dont l'étude leur était confiée. Ils ne savaient exactement, ni l'accueil qui serait fait par le public aux voies ferrées, ni les taxes qui pourraient être perçues, ni les avantages effectifs dont bénéficieraient les populations, ni l'essor que prendraient l'industrie et le commerce à l'apparition de la locomotive. L'horizon leur était caché par un voile qu'ils pouvaient à peine soulever.

Depuis, les faits sont venus peu à peu apporter leurs enseignements et permettre aux ingénieurs expérimentés de prévoir assez exactement l'avenir des lignes nouvelles, par une étude minutieuse de la situation et

(1) Le lecteur pourra consulter avec fruit une thèse soutenue par M. Vandrumen et publiée en 1885 à Bruxelles, sur « la détermination des recettes et des dépenses probables « d'un chemin de fer projeté ». Il y trouvera exposées divers méthodes d'ingénieurs étrangers, notamment celles de MM. Richard et Mackensen, Flessner et Wendland.

des ressources de la région, et par une comparaison attentive avec les chemins antérieurement établis dans des conditions analogues.

Les méthodes susceptibles d'être suivies pour ces calculs délicats ont fait l'objet d'un certain nombre de publications, dont nous devons avant tout analyser succinctement les plus importantes.

2. Mémoire publié en 1868 par M. l'ingénieur Michel sur le trafic probable des chemins de fer d'intérêt local. — M. L.-J. Michel, ingénieur des ponts et chaussées, a rédigé et publié dans les Annales des ponts et chaussées, 1868, 1er semestre, un mémoire fort étudié et fort intéressant sur le trafic probable des chemins de fer d'intérêt local appelés à desservir des régions agricoles et ayant au plus 50 kilomètres de longueur. En limitant ainsi son étude, il évitait de s'occuper du mouvement dû aux grandes usines et aux mines. Il faisait d'ailleurs observer, avec raison, que ce mouvement industriel ne pouvait échapper aux investigations, qu'il était toujours facile d'en connaître l'importance et que la véritable difficulté consistait à évaluer le trafic local dû au déplacement normal des habitants, des matières nécessaires à la vie ou à la culture, et des produits du sol.

Sous le bénéfice de cette observation, M. Michel a supposé que le mouvement des voyageurs était dans un rapport déterminé avec le chiffre de la population, ce rapport pouvant varier d'un pays à un autre avec l'aisance, les habitudes, la nature des travaux, mais restant à peu près constant dans un même pays. Il a supposé également que le nombre des habitants déterminait le chiffre des importations pour la consommation locale, celui des exportations de produits locaux, et, par suite, le mouvement des marchandises. Il a, en outre, admis, pour plus de simplicité, que l'on pouvait substituer à ce nombre le chiffre de la population des localités-gares, qui correspondent nécessairement aux centres les plus considérables.

Le point de départ de son étude a donc été le rapprochement entre le trafic des divers chemins de fer déjà ouverts à l'exploitation depuis quelques années et le nombre des habitants des localités-gares.

Il a évalué ce dernier nombre, en éliminant :

1° les grandes villes et leur banlieue ;

2° les nœuds de chemins de fer, pour lesquels le trafic local est extrêmement difficile à dégager du transit et des réexpéditions ;

3° les stations alimentées par de grands centres industriels ou miniers ;

4° certaines stations, qui en apparence avaient été créées pour desservir des villages ayant moins de 1 000 habitants, mais qui en fait étaient

motivées par la proximité plus ou moins grande de localités plus importantes.

Le mouvement des voyageurs et des marchandises a été pris, d'autre part, dans les statistiques des Compagnies.

Les recherches de M. Michel l'ont conduit aux chiffres suivants, pour les régions desservies par les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, de P.-L.-M. et du Midi :

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	POPULATION des GARES	NOMBRE DE VOYAGEURS PAR HABITANT			NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES (demi-somme des arrivages et des expéditions)		
		Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne
Est	547.400 h.	11,80	5,80	7,70	3,90	0,81	2,10
Ouest	438.700	9,50	3,60	6,80	3,80	1,30	2,03
Méditerrannée	792.900	12,20	4,30	6,10	3,10	1,30	2,20
Midi	254.600	7.80	3,80	5,50	3,70	0,70	1,50
TOTAUX ET MOYENNES.	2.033.600	»	»	6,50	»	»	2,10

S'appuyant sur les résultats consignés dans ce tableau, ainsi que sur les éléments de détail qui avaient servi à le dresser, l'auteur formulait les observations suivantes :

1° Le nombre de voyageurs par habitant descendait rarement au-dessous de 4, si ce n'est dans les régions de l'Ouest et du Midi. D'un autre côté, il ne dépassait 9 que dans des cas exceptionnels, tels que celui d'un pays très industriel ou fréquenté par les touristes.

D'une manière générale, la moyenne de 6,50 ne pouvait s'écarter de plus d'un tiers de la réalité.

Le Nord-Est et l'Est de la France fournissaient, à population égale, plus de voyageurs que le Sud et surtout que le Sud-Ouest.

2° Le tonnage par habitant descendait rarement au-dessous de 1 t. 40 et s'élevait rarement au-dessus de 3 tonnes. En adoptant la moyenne de 2 t. 10, on ne commettait pas une erreur d'un tiers en plus ou en moins.

Les régions donnant une production supérieure à la moyenne étaient des régions très industrielles ou adonnées à la culture de la vigne.

3° La France pouvait donc être divisée, au point de vue du trafic : *a*. en zone du Nord et de l'Est et zone du Sud et de l'Ouest, la première donnant un nombre de voyageurs supérieur à la moyenne et la seconde un nombre inférieur ; *b*. en régions affectées à la culture des céréales et régions de vignobles, les unes donnant lieu à un mouvement de marchandises rela-

tivement faible et les autres, au contraire, à un mouvement supérieur à la moyenne.

Après ces indications préliminaires, M. Michel faisait remarquer que les lignes d'intérêt local étaient destinées à relier les centres de population placés sur leur parcours avec les lignes principales, dont elles constituaient des affluents, et qu'on pouvait, par suite, considérer les voyageurs et les marchandises comme circulant tous entre le point de départ ou de destination et le point d'embranchement. Dès lors, désignant par v le nombre des voyageurs, à l'arrivée ou au départ (1) ;

t la demi-somme du nombre de tonnes expédiées et du nombre de tonnes reçues par chaque station ;

m et n les coefficients correspondants par habitant ;

p la population desservie ;

d la distance d'une station au point de raccordement avec la ligne principale ;

l la longueur totale de la ligne ;

T le trafic kilométrique ;

il posait les équations suivantes : $v = mp$

$$t = np$$

$$T = \frac{2 \Sigma (v + t) d}{l} = \frac{2 (m + n) \Sigma pd}{l}$$

Le centre de gravité de la population se trouvant en général assez près d'un point situé aux deux tiers de la distance entre l'embranchement et l'extrémité de la ligne, la dernière formule pouvait, pour une appréciation rapide, prendre la forme :

$$T = \frac{2}{3} 2 (m + n) \Sigma p$$

En estimant à 5 c. la taxe kilométrique par voyageur, non compris l'impôt, et à 6c la taxe kilométrique par tonne de marchandise transportée en petite vitesse, cette formule donnait pour la recette $0{,}60 \Sigma p$; $0{,}66 \Sigma p$; ou $0{,}50 \Sigma p$, suivant qu'il s'agissait d'une ligne ouverte dans des conditions moyennes, dans une région industrielle ou consacrée à la culture de la vigne, ou enfin dans un pays agricole du Midi ou du Centre.

Ainsi, en résumé, M. Michel estimait la recette brute kilométrique à 60 centimes par habitant dans les conditions ordinaires. Il négligeait, d'ailleurs, les transports de marchandises à grande vitesse, qui ne constituent, par rapport à la masse des transports, qu'une fraction de l'ordre des erreurs compatibles avec une évaluation approximative.

(1) Les deux chiffres sont à peu près égaux.

Dans un « Manuel de la science de l'Ingénieur » publié à Leipzig, vers 1878, MM. Richard et Mackensen, tout en se prononçant pour l'adoption de la méthode de M. Michel, ont cherché à l'amender, pour tenir compte des échanges entre les stations des chemins considérés. Au lieu d'évaluer la recette brute par la formule

$$R = \frac{2\,(m\,r + n\,r')\,\Sigma\,p\,d}{l},$$

dans laquelle r et r' désignent les taxes kilométriques moyennes perçues par voyageur ou par tonne en petite vitesse, ils donnent la formule :

$$R = \left\{ m r\,A\left(1 + \frac{A}{l}\right) + n r'\,B\left(1 + \frac{B'}{l}\right)\right\}\frac{\Sigma\,p}{l},$$

dans laquelle A et B désignent les parcours moyens des voyageurs et des marchandises sur les lignes secondaires. Ils assignent d'ailleurs à ces coefficients les valeurs suivantes, d'après les statistiques :

	km.	km.
Chemins de moins de 50 km.....	$A = 17{,}7$	$B = 26{,}4$
Chemins de 50 à 100 km. de longueur.....	30,7	45,8
Chemins de plus de 100 km. de longueur.....	33,4	84,5.

3. **Note publiée par M. Cossmann dans la Revue générale des chemins de fer (janvier 1879).** — M. Cossmann a publié en janvier 1879, dans la Revue générale des chemins de fer, une note dont l'objet est d'indiquer certaines améliorations de la méthode de M. Michel.

L'auteur signale deux causes d'erreurs auxquelles pourrait conduire une application trop stricte de cette méthode :

1° Le groupement des populations peut varier dans des limites assez étendues. Le rapport entre le nombre des habitants des localités desservies directement par les gares et la population effectivement desservie par le chemin de fer peut être très différent suivant les cas, de telle sorte qu'en appliquant les coefficients de déplacement m et n à ce nombre, on est exposé à trouver des résultats éloignés de la réalité.

2° Il n'est pas exact d'admettre que tout le mouvement de la ligne dépasse ou atteigne tout au moins le point d'embranchement. Une partie du trafic est purement intérieure et consiste en des échanges de voyageurs ou de marchandises entre les stations de la ligne. La formule de M. Michel conduit donc à des résultats trop élevés, puisqu'elle attribue d'une part à certains éléments de trafic une distance de transport trop considérable et que, d'autre part, en doublant la demi-somme des arrivages et des expéditions, on fait un double emploi pour tout le trafic inférieur, les arrivages d'une station provenant nécessairement d'une autre station de la ligne

et étant déjà comptés à cette seconde station comme expéditions.

M. Cossmann conclut donc à opérer comme il suit.

On trace avec soin sur une carte la ligne nouvelle, avec l'indication des stations.

On recherche, d'après la situation et la longueur des chemins reliant ces stations aux centres de population, dans un rayon de 8 à 10 kilomètres, quels sont ceux de ces centres qui peuvent être considérés comme devant abandonner les voies ferrées préexistantes pour venir chercher la voie nouvelle.

On calcule le coefficient de transport de la contrée en nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises, d'après l'expérience des lignes voisines, en ayant soin de distraire du mouvement des marchandises celui qui serait afférent à des usines importantes (ce coefficient varie généralement entre 2 et 4 pour les voyageurs, entre 1 et 2 pour les marchandises, quand on tient compte de l'ensemble des populations réellement desservies, au lieu de prendre seulement le nombre des habitants des localités-gares).

Cela fait, trois cas sont à distinguer :

1° Cas d'une ligne en impasse ne rencontrant sur son parcours aucun centre de population qui donne lieu à un trafic intérieur important. — La formule de M. Michel s'applique à ce cas, sauf à faire entrer en ligne de compte la population desservie, au lieu de celle des localités-gares, et à prendre les coefficients de déplacement correspondants.

La recette brute a pour expression : $2\,(m\,r + n\,r')\,\Sigma\,pd$, et la recette brute kilométrique : $\dfrac{2\,(m\,r + n\,r')\,\Sigma\,p\,d.}{l}$

2° Cas d'une ligne en impasse rencontrant sur son parcours un centre de population qui donne lieu à un trafic intérieur important. — Pour chacune des gares, il faut décomposer la population en deux groupes correspondant, le premier aux relations avec le point d'embranchement et les au delà, et l'autre aux relations avec le centre considéré. Cette décomposition ne peut être faite que d'après la statistique des services de voitures. En désignant par $\dfrac{\alpha}{1-\alpha}$ la proportion entre les deux groupes et par d la distance entre une station quelconque et le centre d'attraction, on a, pour la recette brute :

$$2\,(m\,r + n\,r')\,\left\{\alpha\,\Sigma\,p\,d + (1-\alpha)\,\Sigma\,p\,d\right\}.$$

S'il existait sur le tracé plusieurs centres importants, le calcul serait un peu plus complexe, mais se ferait suivant les mêmes principes.

3° Cas d'une ligne reliée à ses deux extrémités à d'autres chemins de fer. — Si l'on représente par α, β, $1 - \alpha - \beta$, la fraction de population de chaque gare, qui se porte respectivement aux deux extrémités de la ligne et à un centre intermédiaire, par d la distance de la gare à l'une des extrémités, par δ la distance au centre intermédiaire et par l la longueur totale, la recette brute est exprimée par :

$$2\,(m\,r + n\,r')\,\{\alpha\,\Sigma\,p\,d + \beta\,\Sigma\,p\,(l - d) + (1 - \alpha - \beta)\,\Sigma\,p\,\delta\}$$

Il y aurait, bien entendu, lieu de tenir compte non seulement, comme dans les autres cas, du trafic que seraient susceptibles de donner certains établissements industriels ou commerciaux, mais aussi du trafic de transit.

M. Cossmann fait d'ailleurs remarquer, avec raison, que parfois l'application des formules précédentes devient extrêmement difficile, faute d'éléments précis. Il indique alors un procédé sommaire, consistant à prendre la recette brute kilométrique d'un chemin de fer voisin, à en déduire l'impôt et la part relative au transit ainsi qu'aux usines et industries importantes, et à l'appliquer à la ligne nouvelle, dans la proportion du nombre des habitants desservis.

Il ajoute aussi que les résultats du calcul ne se réalisent pas avant plusieurs années. C'est seulement, en effet, après un délai assez prolongé que les chemins de fer arrivent à leur rendement normal.

4. Étude de M. Baum sur les chemins de fer d'intérêt local. — Dans une étude d'ensemble sur les chemins de fer d'intérêt local publiée par les Annales des ponts et chaussées (1878), M. Baum a traité en particulier de l'évaluation des recettes probables pour les lignes agricoles. Il s'est attaché à faire ressortir l'influence de la densité de la population, ainsi que celle de l'importance de la ville d'embranchement.

Le dépouillement des statistiques concernant cinq lignes secondaires lui a donné les résultats suivants :

DÉSIGNATION DES CHEMINS	DENSITÉ de la POPULATION	POPULATION DE LA VILLE où débouche le CHEMIN DE FER		RECETTE MOYENNE par habitant et par an
	hab. par km.		hab.	fr.
Barbezieux à Châteauneuf	457	Châteauneuf.	3.774	9,97
Mamers à Saint-Calais	396	Connerré....	2.227	9,66
Orne	207	Alençon.....	16.600	23,84
Maine-et-Loire	245	Angers.....	48.000	19,75
Médoc	320	Bordeaux....	198.000	31,11

Voici les conclusions qu'il a tirées de ces chiffres, ainsi que des données élémentaires dont il s'était servi :

1° La recette moyenne, par habitant et par an, est très variable sur les lignes agricoles ; elle varie du simple au double et au triple.

2° Il n'y a pas de corrélation apparente entre la densité de la population et la recette moyenne par habitant et par an.

3° L'importance de la ville dans laquelle débouche un chemin agricole exerce une influence capitale sur cette recette. Plus le débouché est considérable, plus la recette est élevée.

4° Le trafic des marchandises est, en général, faible sur les chemins agricoles. Les produits du transport des voyageurs forment toujours au moins la moitié de la recette totale. Ils peuvent s'élever jusqu'à 80 °/₀.

5° Si la ville où débouche le chemin a une faible population (3 ou 4 000 habitants), la recette moyenne par habitant et par an ne doit pas, en général, être évaluée à plus de 10 francs. Si la population de la tête d'embranchement atteint ou dépasse 20 000 habitants, ce chiffre peut être porté à 20 francs. Enfin, il pourrait s'élever à 30 francs, au cas où la tête d'embranchement serait une des huit ou dix grandes villes de France.

M. Baum ne compte pas la tête d'embranchement dans la population desservie par la voie ferrée.

Le très grand écart apparent entre ses estimations et celles de M. Michel tient à ce qu'il envisage la population kilométrique, au lieu d'envisager la population d'ensemble de toutes les gares de la ligne.

5. **Études statistiques publiées dans l'Album de statistique graphique du Ministère des travaux publics.** — Aux travaux dont nous venons de donner une analyse rapide, se rattachent des études dont la publication a été entreprise depuis 1882 dans l'Album de statistique graphique du Ministère des travaux publics, sur le trafic des divers réseaux rapporté à la population qu'ils desservent.

Deux cartes figurant les résultats de ces études, l'une pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, l'autre pour le réseau d'Orléans, ont été insérées, la première dans l'Album de 1882 et la seconde dans l'Album de 1883.

Voici comment on a procédé pour dresser ces cartes figuratives.

Admettant que les chemins de fer desservaient deux zones de 5 km. chacune de part et d'autre de leur tracé, on a repéré ces zones sur une carte d'État-Major au $\frac{1}{80\,000}$, sauf à tenir compte, bien entendu, des situations spéciales telles que celle de deux lignes se côtoyant à moins de 10 kilomètres de distance, ou encore celle d'un grand fleuve limitant nécessairement le champ d'action du chemin de fer. On a ensuite relevé les com-

munes qui y étaient comprises et on a cherché le nombre de leurs habitants dans les actes officiels de dénombrement. On a pu ainsi déterminer la population desservie par les diverses sections du réseau ; le sectionnement a d'ailleurs été opéré de manière à distinguer et à isoler les centres de mouvements exceptionnels, qui auraient faussé les moyennes et qui devaient être étudiés séparément.

D'autre part, on a puisé dans les statistiques des renseignements précis sur le trafic des gares ; on a pris, comme nous l'avons déjà indiqué en exposant la méthode Michel, le nombre des voyageurs expédiés et la demi-somme du tonnage expédié et du tonnage reçu en grande et en petite vitesse. Certaines gares communes à deux réseaux ont dû être laissées de côté, par suite de l'impossibilité où l'on se trouvait de séparer le trafic de transit du trafic local.

Rapprochant ce trafic de la population, on a établi le rendement par habitant. Le *coefficient des voyageurs* et le *coefficient des marchandises* ont été enfin représentés, dans les différentes sections, par deux bandes d'une largeur proportionnelle.

Les diagrammes dressés dans les conditions que nous venons d'indiquer fournissent d'utiles éléments d'appréciation pour le calcul du trafic des lignes nouvelles, puisqu'ils donnent en quelque sorte la mesure des déplacements d'hommes et de choses dans chacune des régions de la France. Toutefois, les chiffres qui y sont consignés ne doivent être appliqués qu'avec une extrême circonspection : en effet, malgré le soin apporté au sectionnement, il a été impossible d'isoler suffisamment le trafic industriel et l'on se trouve encore en présence de moyennes susceptibles de varier dans des limites très étendues pour une même région.

6. **Méthode des comptages sur les routes.** — Dans l'origine, alors que les données de l'expérience faisaient défaut, on évaluait le plus ordinairement les recettes probables des voies ferrées d'après le comptage de la circulation sur les voies de terre du pays. On supposait, par exemple, que chaque collier de voiture publique correspondait à 3 voyageurs, chaque collier de voiture particulière à 2 voyageurs, chaque collier de voiture de roulage à un poids utile de 1 200 kg.

Aujourd'hui encore, les ingénieurs recourent parfois à cette méthode.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur les incertitudes d'une pareille base d'évaluation.

Sans parler des doutes qui planent toujours sur les résultats des comptages, il y a lieu d'observer, d'une part, que certains transports continuent à se servir des voies de terre même après l'ouverture du chemin de fer,

d'autre part, qu'en donnant des facilités nouvelles de déplacement, la création des voies ferrées peut et doit imprimer aux transports une activité beaucoup plus grande.

On doit donc considérer les comptages sur route comme fournissant un simple renseignement utile à consulter, bien plutôt que comme une base sérieuse de calcul du trafic.

7. **Observations sur les procédés d'évaluation à employer.** — Le trafic d'une ligne nouvelle se compose des éléments suivants :

1° Trafic local, dû au mouvement normal de la population desservie;

2° Trafic local exceptionnel en voyageurs et en marchandises, dû à la situation spéciale de certains centres, à l'existence de certaines industries dans la région traversée par la ligne, etc...;

3° Trafic de transit de bout en bout.

Le trafic local ordinaire peut être évalué par la méthode Michel, ou mieux par cette méthode améliorée suivant les indications qu'a relatées M. Cossmann dans son mémoire de 1879. Actuellement, le réseau de chemins de fer est assez développé pour fournir, au sujet des coefficients de déplacement, des indications présentant un caractère de sérieuse probabilité. Lorsqu'une commune est desservie par plusieurs lignes ou plusieurs stations, il convient de ne compter pour chaque station qu'une quote-part de la population, déterminée par aperçu d'après le rapport présumé entre la circulation qui aura cette station pour point d'attache et la circulation totale par rails. Il y a là une appréciation délicate, qui doit être basée sur la situation des communes, sur l'état de leurs routes ou chemins, sur leurs habitudes et leurs relations. On peut, après avoir calculé la recette brute kilométrique correspondant au trafic local en voyageurs et tonnes de marchandises, y ajouter les produits accessoires de la grande et de la petite vitesse, en adoptant le rapport donné par les statistiques du réseau entre cette fraction de la recette et le chiffre total.

Le trafic local exceptionnel ne peut être établi que par une enquête minutieuse et approfondie. Il faut consulter les chefs d'usines et se rendre un compte exact des transports auxquels ces usines donneront lieu en voyageurs, en matières premières et en produits manufacturés ; il faut aussi supputer les transports industriels que la création du chemin de fer pourra provoquer, en permettant des exploitations nouvelles de mines et de carrières; il faut encore y ajouter les transports exceptionnels pour l'agriculture, soit en engrais et amendements destinés à transformer le sol et à le mettre en valeur, soit en produits de culture industrielle. Ces supputations d'un trafic éventuel doivent être faites avec une très

grande prudence; tout en cherchant à se rapprocher le plus possible de la réalité, il importe de se garder d'un optimisme excessif; il convient notamment, en ce qui concerne la culture, de ne point oublier que ses procédés ne se modifient pas du jour au lendemain et ne se transforment, au contraire, que lentement et progressivement. C'est en péchant par un excès de confiance, en voyant trop facilement l'avenir à travers un prisme grossissant, que les promoteurs des chemins de fer secondaires se sont laissés aller à des illusions trompeuses et se sont exposés aux plus cruelles déceptions. Les ingénieurs qui ont à examiner des projets de chemins de fer d'intérêt local ne sauraient trop porter leur attention sur cette partie des évaluations de trafic fournies par les demandeurs en concession; ils doivent avoir soin de rectifier les exagérations qui pèseraient plus tard sur l'État, les départements et les communes, par suite du fonctionnement des subventions accordées en vertu de la loi du 11 juin 1880, et qui compromettraient en outre les capitaux engagés dans l'affaire.

Nous devons rappeler ici que le trafic exceptionnel comporte, en général, l'application de tarifs spéciaux à base réduite et que, pour calculer la recette brute correspondante, il convient dès lors de ne point prendre comme base les taxes moyennes accusées par les statistiques.

Quant au trafic de transit, c'est-à-dire au trafic entre les en deçà et les au delà empruntant le chemin nouveau sur toute sa longueur, on doit, pour en estimer l'importance probable, comparer l'itinéraire nouveau avec les itinéraires anciens suivis jusqu'alors par les voyageurs et les marchandises. Dans cette comparaison, il est indispensable d'avoir égard, non seulement à la longueur en plan, mais encore au profil en long, aux courbes du tracé ainsi qu'aux transbordements, si la largeur de la voie n'est pas la même. Il faut aussi distinguer entre le cas où la nouvelle ligne sera entre les mains du même concessionnaire ou du même exploitant que les lignes préexistantes et celui où les Administrations seraient différentes. Dans le second cas, en effet, les avantages du raccourci peuvent être, sinon compensés, du moins singulièrement amoindris, pour les voyageurs, par les pertes de temps et les inconvénients de tout genre inhérents aux changements de réseau. Des considérations analogues s'appliqueraient aux marchandises, pour lesquelles il y aurait à faire entrer en ligne de compte les transmissions et presque toujours le relèvement des taxes kilométriques dont la base est d'autant plus élevée que le parcours sur les rails d'une même Compagnie est plus court. Sous le bénéfice de cette observation, on trouve, dans la statistique des chemins de fer par rapport auxquels les chemins nouveaux constituent un raccourci, les éléments nécessaires pour apprécier le nombre des voyageurs

et le tonnage des marchandises sur lequel il est légitimement permis de compter.

Nous devons toutefois faire remarquer que, si la nouvelle ligne ne comporte pas une grande abréviation de parcours, fût-elle exploitée par la même Compagnie que les lignes préexistantes, le trafic de transit des marchandises pourra, en fait, continuer à suivre ces dernières lignes sur lesquelles l'importance de la fréquentation et la possibilité d'utiliser plus complètement les trains, tout en évitant des opérations de triage aux deux points d'embranchement, rendront les transports plus économiques.

Ajoutons encore que, si la boucle coupée par un chemin nouveau est très prononcée, le trafic de transit se composera, non seulement des relations entre les en deçà et les au delà, mais aussi de certaines relations avec des gares situées dans l'étendue de la boucle à proximité des points d'embranchement.

Nous venons de passer en revue les principaux éléments du trafic probable d'un chemin de fer.

On ne saurait trop le répéter, les appréciations auxquelles les ingénieurs ont à se livrer à cet égard sont des plus délicates; elles exigent beaucoup de prudence et de sagacité, une étude minutieuse des ressources du pays, un examen attentif des faits constatés sur les autres lignes de la région, une analyse intelligente du trafic de ces lignes; même avec les apparences d'une rigueur presque mathématique, elles peuvent être entachées des plus graves erreurs; elles constituent l'une des plus grosses difficultés de la rédaction des projets. Rien ne remplace l'expérience acquise et le *flair*. Un ingénieur familiarisé avec les questions de cette nature pourra, par des procédés sommaires, arriver à des estimations bien plus rapprochées de la vérité qu'un ingénieur moins habile, par des procédés plus longs et plus minutieux.

8. **Observations sur les modifications apportées au trafic des lignes anciennes.** — Nous nous bornons à rappeler en deux mots et pour mémoire les considérations que nous avons présentées à ce sujet en traitant de l'utilité des chemins de fer.

Les lignes nouvelles peuvent exercer une influence sérieuse sur les produits des lignes antérieurement ouvertes à l'exploitation.

Lorsqu'elles constituent purement et simplement de nouveaux affluents, elles apportent à ces dernières lignes des éléments de trafic en voyageurs et en marchandises, qui jusqu'alors restaient aux voies de terre. Les facilités que leur ouverture donne à la circulation provoquent, en outre, des transports qui n'existaient pas et qui augmentent d'autant les produits du

réseau. En revanche, elles peuvent drainer une partie des recettes de certaines stations situées à proximité du point d'embranchement et placées dans des conditions moins favorables que les nouvelles gares pour desservir les populations. Mais, dans presque tous les cas, cette réduction est loin de compenser les augmentations de recettes résultant de l'établissement de nouveaux affluents.

Quand les lignes nouvelles constituent des voies de transit, elles attirent à elles des courants de circulation dont se trouvent dépouillées les lignes anciennes, et, comme elles donnent une abréviation de parcours, la recette totale afférente à ces courants de circulation se trouve nécessairement diminuée. Cet effet se produit d'ailleurs, alors même qu'en fait le transit continuerait à suivre les anciens itinéraires, pour les tarifs à base kilométrique qui sont tous calculés d'après la plus courte distance par les voies appartenant à une même Administration. Le public en bénéficie ; mais les Compagnies peuvent en souffrir ; le Trésor lui-même est exposé à en subir le contre-coup par le fonctionnement de la garantie d'intérêt. Telle ligne, en apparence productive, peut être, au contraire, onéreuse pour le concessionnaire et pour l'État.

Il y a là un fait qui est trop souvent perdu de vue et dont on conçoit toute l'importance, en remarquant, par exemple, qu'une abréviation de parcours de 1 kilomètre seulement sur une artère comme celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée enlève près de 200 000 fr. de recette.

Les ingénieurs ne doivent jamais omettre, dans leurs rapports sur les avant-projets, de signaler l'influence que la création des chemins nouveaux peut ainsi exercer sur les produits des autres chemins de la région.

9. Évaluation de la recette supplémentaire produite par l'établissement d'une station nouvelle. — Les Compagnies sont souvent conduites à établir des stations ou haltes nouvelles sur des lignes déjà ouvertes à l'exploitation. Ces installations complémentaires s'imposent, soit par suite de l'insuffisance des installations primitives, soit par suite de besoins nouveaux qui se révèlent postérieurement à l'ouverture du chemin de fer et qui, souvent même, résultent de sa création. Tantôt les Compagnies prennent entièrement à leur compte les dépenses de construction et d'exploitation ; tantôt elles subordonnent l'exécution des travaux à un concours plus ou moins considérable des populations intéressées ; tantôt enfin elles demandent aux communes, soit un subside annuel, soit la garantie d'un minimum de revenu. Dans tous les cas, il est indispensable pour elles comme pour l'Administration de se rendre compte de la recette sup-

plémentaire sur laquelle il est permis de compter, afin de pouvoir la mettre en balance avec les charges correspondantes.

Les calculs à faire dans ce but ont la plus grande analogie avec ceux du trafic probable des lignes nouvelles. Ils se rattachent donc tout naturellement à ce chapitre. Voici comment on y procède :

Station nouvelle à créer.

Soit l_1 et l_2 les distances respectives de la station nouvelle S aux deux stations S_1 et S_2 entre lesquelles elle doit être intercalée;

p la population des localités qui utiliseront la station nouvelle;

α la fraction de cette population qui continuera à se servir de la station S_1 pour les relations vers A et qui prendra la station S, au lieu de la station S_1, pour les relations vers B;

β la fraction qui continuera à utiliser la station S_2 pour les relations vers B et qui prendra la station S, au lieu de la station S_2, pour les relations vers A;

$1 - \alpha - \beta$ la fraction qui se servira de la station S pour les deux directions A et B et qui auparavant se rendait à la station S_1, pour les relations vers A, et à la station S_2, pour les relations vers B;

m et n les coefficients de déplacement en voyageurs et marchandises;

$\frac{a}{1-a}$ le rapport entre les déplacements de voyageurs vers A et les déplacements vers B;

$\frac{b}{1-b}$ le rapport analogue pour les marchandises;

r et r' les taxes moyennes kilométriques appliquées aux voyageurs et aux marchandises.

La population p se déterminera d'après l'examen de la carte et la connaissance de l'état des chemins de la région. Il en sera de même des fractions α, β, $(1 - \alpha - \beta)$. Les cofficients m et n et les rapports $\frac{a}{1-a}$ et $\frac{b}{1-b}$ se déduiront des statistiques tenues dans les stations S_1 et S_2.

Le groupe d'habitants αp fera perdre à la Compagnie une recette de..... $\alpha p l_1 \left\{ (1-a) m r + (1-b) n r' \right\}$,

et le groupe βp une recette de $\beta p l_2 \left\{ a m r + b n r' \right\}$.

Au contraire, le groupe $(1 - \alpha - \beta) p$ donnera une recette supplémentaire de $(1 - \alpha - \beta) p \left\{ \left[a l_1 + (1 - a) l_2 \right] m r + \left[b l_1 + (1-b) l_2 \right] n r' \right\}$.

En faisant la balance entre le gain et la perte, on aura la recette brute supplémentaire.

Dans le cas où, indépendamment du trafic ordinaire, il existerait un trafic exceptionnel dû par exemple à une usine, il faudrait compter à part cet élément spécial de trafic et de recette et chiffrer, d'après des renseignements statistiques aussi exacts que possible, l'accroissement ou la diminution de produit que devrait amener de ce chef l'ouverture de la nouvelle station.

Il y aurait lieu aussi, le cas échéant, de faire entrer en ligne de compte le trafic donné par les groupes de population qui ne se servaient point auparavant du chemin de fer et que la création de la nouvelle gare pourrait déterminer à s'en servir.

Il convient enfin de rapprocher la recette supplémentaire des charges de premier établissement, ainsi que des frais d'exploitation.

La dépense de construction d'une station secondaire varie dans des limites assez étendues suivant la situation des lieux, la configuration du terrain, le profil en long de la ligne. La Compagnie du Nord l'estime, dans les conditions ordinaires, à une somme comprise entre 70 000 et 300 000 francs. Pour une simple halte, ce chiffre pourrait descendre jusqu'à 5 000 francs.

Quant aux frais d'exploitation, ils oscillent généralement entre 5 000 fr. et 8 000 fr. par an, pour une petite station; ils varient de 1 000 fr. à 1 500 fr. pour une halte.

A peine avons-nous besoin de rappeler que les considérations d'intérêt pécuniaire ne sont pas les seules. Il en est d'autres que les ingénieurs ne doivent jamais omettre d'envisager et qui peuvent être décisives, telles que l'éloignement des stations existantes, la nécessité ou l'utilité de garer des trains entre ces deux stations, la difficulté d'imposer un nouvel arrêt aux trains, etc.

FIN DU QUATRIÈME ET DERNIER VOLUME

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 084205944